Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Nr. 2. Warszawa, dnia 15 lutego 1933 r. **Rok XVI.**

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA SPRAW WEWNĘTRZNYCH

Prenumerata roczna 12 zł. **Cena egzemplarza 1 zł.**

Prenumeratę należy wpłacać na konto P. K. O. **Nr. 30-400** „Centralna Księgowość Ministerstwa Skarbu“, zaznaczając na odwrocie blankietu nadawczego „Należność za prenumeratę Dziennika Urzędowego Min. Spraw Wewn.“

Adres Redakcji: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, ul. Nowy Świat 69, Wydział Org. Prawny Tel. 220-20.
Adres Administracji: Komisarjat Rządu, ul. Daniłowiczowska Nr. 1. Telef. 696-87.

TREŚĆ:

I.
Przedruki z Dziennika Ustaw R. P.

z 9 lutego Nr. 6 Rok 1933

Poz. 35. Konwencja i Statut o utworzeniu Unji Międzynarodowej Niesienia Pomocy, Akt końcowy.

Poz. 36. Oświadczenie rządowe z dnia 20 grudnia 1932 r. w sprawie złożenia przez Polskę i inne Państwa dokumentów ratyfikacyjnych oraz zgłoszenia przystąpień do Konwencji i Statutu o utworzeniu Unji Międzynarodowej Niesienia Pomocy, podpisanych w Genewie wraz z aktem końcowym dnia 12 lipca 1927 r.

Poz. 37. Protokół pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką, zmieniający niektóre postanowienia Konwencji w przedmiocie uregulowania wzajemnej komunikacji kolejowej, z dnia 30 maja 1927 r., podpisany w Pradze, 18 czerwca 1930 r.

Poz. 38. Oświadczenie rządowe z dnia 15 grudnia 1932 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych protokółu pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką, podpisanego w Pradze dnia 18 czerwca 1930 r., zmieniającego niektóre postanowienia Konwencji polsko-czeskosłowackiej o uregulowaniu wzajemnem komunikacji kolejowej, podpisanej w Pradze dnia 30 maja 1927 r.

Poz. 39. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 1933 r. o odstąpieniu gminie m. st. Warszawy gruntu państwowego na cele rozbudowy miasta.

Poz. 40. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 14 stycznia 1933 r. o częściowej zmianie rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 22 lipca 1932 r. o opłatach za legalizację narzędzi mierniczych.

Poz. 41. Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 27 stycznia 1933 r. w sprawie obowiązkowego zgłaszania zachorowań na twardziel (Rhinoscleroma).

Poz. 42. Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 20 stycznia 1933 r. o zmianie okręgów sądów grodzkich w Kolnie i Myszyńcu, w okręgu Sądu Okręgowego w Łomży.

Poz. 43. Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 1 lutego 1933 r. o przekazaniu rejestrów karnych z prokuratur Sądów Okręgowych w Katowicach i Cieszynie do Ministerstwa Sprawiedliwości.

---

z 10 lutego Nr. 7 Rok 1933

Poz. 44. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 stycznia 1933 r. o utworzeniu izb rolniczych z siedzibami w Białymstoku, Kielcach, Lublinie, Lwowie, Łodzi, Łucku i Wilnie oraz o ustaleniu okręgów działalności tych izb.

Na podstawie art. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o izbach rolniczych (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr. 2, poz. 16) zarządza się co następuje:

§ 1. Tworzy się następujące izby rolnicze:

izbę rolniczą z siedzibą w Białymstoku z okręgiem działalności, obejmującym obszar województwa białostockiego;

izbę rolniczą z siedzibą w Kielcach z okręgiem działalności, obejmującym obszar województwa kieleckiego;

izbę rolniczą z siedzibą w Lublinie z okręgiem działalności, obejmującym obszar województwa lubelskiego;

izbę rolniczą z siedzibą we Lwowie z okręgiem działalności, obejmującym obszar województw: lwowskiego, tarnopolskiego i stanisławowskiego;

izbę rolniczą z siedzibą w Łodzi z okręgiem działalności, obejmującym obszar województwa łódzkiego;

izbę rolniczą z siedzibą w Łucku z okręgiem działalności, obejmującym obszar województwa wołyńskiego;

izbę rolniczą z siedzibą w Wilnie z okręgiem działalności, obejmującym obszar województw: wileńskiego i nowogródzkiego.

§ 2. Wykonanie rozporządzenia niniejszego porucza się Ministrowi Rolnictwa i Reform Rolnych.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Poz. 45. Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 15 listopada 1932 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Skarbu i Komunikacji o zmianach w rozporządzeniu Ministra Rolnictwa z dnia 9 stycznia 1928 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 sierpnia 1927 r. o zwalczaniu zaraźliwych chorób zwierzęcych.

Na podstawie art. 6 i 112 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 sierpnia 1927 r. o zwalczaniu zaraźliwych chorób zwierzęcych (Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 673) zmienionego

rozporządzeniami Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19 grudnia 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 114, poz. 975) i z dnia 1 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 229), ustawą z dnia 25 lutego 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 229) oraz rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 622) zarządza się co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Rolnictwa z dnia 9 stycznia 1928 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 sierpnia 1927 r. o zwalczaniu zaraźliwych chorób zwierzęcych (Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr. 19, poz. 167) czyni się następujące zmiany:

1) w § 8 ostatnie wyrazy: „o ostateczne stwierdzenie istoty choroby" zastępuje się wyrazami: „o wyznaczenie lekarza weterynaryjnego";

2) w § 9 po ostatnim wyrazie „uzasadniona" dodaje się wyrazy „a w szczególności, czy posiadacz zwierzęcia z rozmysłu lub z niedbalstwa zaniechał obowiązku zgłoszenia";

3) w § 23 wyrazy „stu złotych" zastępuje się wyrazami: „pięciuset złotych";

4) w § 27 zamiast ust. 2 i 3 wprowadza się jeden końcowy ustęp treści następującej:

„Orzeczenie odmawiające odszkodowania lub zapomogi winno zawierać prawne i faktyczne uzasadnienie. W końcu orzeczenia winno być zawarte pouczenie, że orzeczenie jest ostateczne w administracyjnym toku instancyj i że uprawniony do otrzymania odszkodowania lub zapomogi niezadowolony z orzeczenia wojewody może stosownie do art. 89 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o zwalczaniu zaraźliwych chorób zwierzęcych, w terminie jednego miesiąca od dnia doręczenia mu decyzji wojewody, wytoczyć przed właściwym sądem (powszechnym) powództwo o odszkodowanie lub zapomogę".

5) w § 44 ust. 3 skreśla się wyrazy: „jeżeli ogólna ilość takiego bydła, przeznaczona do zabicia w związku z tym wypadkiem, nie przekracza 10 sztuk".

6) w § 48 wyrazy: „Minister Rolnictwa" zastępuje się wyrazem: „Wojewoda".

7) § 59 otrzymuje brzmienie następujące:

„Na wyjątki od ograniczeń, wymienionych w § 53 i 54, może zezwolić starosta, na wyjątki zaś od ograniczeń, wymienionych w § 58 — wojewoda, jeżeli w powyższych wypadkach według zdania państwowego lekarza weterynaryjnego nie grozi to niebezpieczeństwem przeniesienia zarazy".

8) w § 67 wyraz „wojewody" zastępuje się wyrazem „starosty".

9) w § 71 wyraz „wojewoda" zastępuje się wyrazem „starosta".

10) w § 77, 80 i 95 dodaje się nowe końcowe ustępy następującej treści:

„Wojewoda może upoważnić starostów do wydawania zarządzeń wymienionych w ustępie poprzednim".

11) w § 106 wyraz „Wojewoda" zastępuje się wyrazem „Starosta".

12) w § 107 w ustępie końcowym wyraz „wojewoda" zastępuje się wyrazem „starosta".

13) w § 119 dodaje się nowy końcowy ustęp następującej treści:

„Wojewoda może upoważnić starostów do wydawania zarządzeń wymienionych w ustępie poprzednim".

14) w § 142 i 159 wyraz „wojewoda" zastępuje się wyrazem „starosta".

15) w § 162 wyrazy „Minister Rolnictwa" zastępuje się wyrazem „wojewoda".

16) w § 167 skreśla się punkt 5.

W tymże paragrafie dodaje się nowy ostatni ustęp następującej treści: „W sprawie ograniczeń w zakresie obrotu mlekiem należy stosować przepisy § 22 rozporządzenia Ministra Rolnictwa z dnia 12 czerwca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 597).

17) w § 199 w ust. 1 liczby: „187 — 190, 192, 193" zastępuje się liczbami: „187 — 193"; ponadto ustępy 2, 3 i 4 skreśla się.

18) w § 200 i 202 liczby: „190, 192 i 199" zastępuje się liczbami: „190 — 192".

19) w § 201 liczby: „187 — 190, 192, 193" zastępuje się liczbami: „187 — 193".

20) w § 205 w ust. 1 i 2 wyraz „Wojewoda" zastępuje się wyrazem „Starosta" oraz w ust. 2 wyrazy: „Ministra Rolnictwa" zastępuje się wyrazem „wojewodę".

21) § 206 skreśla się.

22) w § 208 wyraz „Wojewoda" zastępuje się wyrazem „Starosta".

23) w § 230 i 235 wyraz „Wojewoda" zastępuje się wyrazem „Starosta".

24) w § 236 wyrazy: „Minister Rolnictwa" zastępuje się wyrazem „Wojewoda".

25) w § 266 dodaje się nowy końcowy ustęp następującej treści:

„Wojewoda może upoważnić starostów do wydawania zarządzeń wymienionych w § niniejszym".

26) w § 267 wyrazy: „wojewoda winien" zastępuje się wyrazami: „władza, która je wydała, winna".

27) w § 282 początkowe wyrazy: „Minister Rolnictwa może zarządzić zabicie klaczy chorych i podejrzanych o choroby" zastępuje się wyrazami: „Wojewoda może zarządzić zabicie klaczy chorych, a Minister Rolnictwa i Reform Rolnych klaczy podejrzanych o choroby".

28) w § 287 po ustępie 1) dodaje się nowy ustęp następującej treści:

„Wojewoda może upoważnić starostów do wydawania powyższych zarządzeń".

W tymże paragrafie w ustępie końcowym wyrazy: „wojewoda winien" zastępuje się wyrazami: „władza, która je wydała, winna".

29) w § 303 dodaje się nowy końcowy ustęp następującej treści:

„Jeżeli posiadacz zwierząt jednokopytowych i owiec, u których urzędowo stwierdzono świerzb, nie poddał ich leczeniu w oznaczonym przez starostę terminie, starosta zarządzi leczenie zwierząt przez lekarza weterynaryjnego na koszt posiadacza".

30) w § 330 skreśla się ustęp czwarty (ostatni).

31) w § 359 w ustępie drugim wyraz „wo-

jewoda“ zastępuje się wyrazem „starosta“, a ponadto skreśla się końcowe wyrazy: „lub też upoważnień starostw do wydania takiego zarządzenia“.

32) w załączniku Nr. 3 w § 20 dodaje się nowy ustęp następującej treści:

„Przy urzędowem badaniu zarazy świń, próbki do pracowni rozpoznawczej należy przesyłać tylko od pierwszej zabitej lub padłej sztuki w zagrodzie zapowietrzonej, od dalszych zaś zabitych lub padłych sztuk w tej samej zapowietrzonej zagrodzie próbki należy pobierać i przesyłać do pracowni rozpoznawczej, w razie wątpliwości w ustaleniu istoty choroby przy sekcji“.

33) w załączniku Nr. 3 § 21 dodaje się ustęp nowy następującej treści:

„Postanowienia ustępu drugiego § 20 załącznika niniejszego mają analogiczne zastosowanie“.

34) w załączniku Nr. 5 w rozdziale I p. 1 wyrazy: „Ministra Rolnictwa“ zastępuje się wyrazem „wojewodę“.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Poz. 46. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 6 lutego 1933 r. w sprawie oprocentowania i okresów umorzenia pożyczek długoterminowych, zabezpieczających listy zastawne i obligacje Banku Gospodarstwa Krajowego i Państwowego Banku Rolnego.

Poz. 47. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 6 lutego 1933 r. w sprawie oprocentowania i okresów umorzenia listów zastawnych oraz obligacyj, stanowiących własność instytucyj prawa publicznego, instytucyj państwowych i Skarbu Państwa.

Poz. 48. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 6 lutego 1933 r. w sprawie okresów umorzenia wierzytelności długoterminowych, zabezpieczających listy zastawne towarzystw kredytowych ziemskich i miejskich, banków hipotecznych i Wileńskiego Banku Ziemskiego oraz obligacje banków komunalnych, jak również wydanych na podstawie tych wierzytelności listów zastawnych i obligacyj.

z 13 lutego Nr. 8 Rok 1933

Poz. 49. Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie dnia 12 października 1929 r.

Poz. 50. Oświadczenie Rządowe z dnia 15 listopada 1932 r. w sprawie złożenia przez Polskę, Brazylję, Francję, Hiszpanję, Jugosławję, Łotwę i Rumunję dokumentów ratyfikacyjnych konwencji o ujednostajnieniu niektórych przepisów, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wraz z protokółem dodatkowym, podpisanej w Warszawie dnia 12 października 1929 r.

Poz. 51. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 stycznia 1933 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 marca 1932 r. o państwowej pomocy lekarskiej dla funkcjonarjuszów państwowych, sędziów i prokuratorów, członków ich rodzin, oraz emerytów *).

Poz. 52. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 lutego 1933 r. o ustaleniu planu parcelacyjnego na rok 1934.

z 15 lutego Nr. 9 Rok 1933

Poz. 53. Ustawa z dnia 25 stycznia 1933 r. o zmianie mocy obowiązującej ustawy z dnia 31 maja 1921 r. o nadzorze nad kotłami parowemi.

Poz. 54. Ustawa z dnia 25 stycznia 1933 r. o zniesieniu kar cielesnych w szkołach na obszarze b. zaboru pruskiego.

Poz. 55. Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Na podstawie art. 5, 6 i 26 ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) i art. 6 pkt. b) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 maja 1932 r. w sprawie zniesienia urzędu Ministra Robót Publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 479) oraz art. 2 ustawy z dnia 23 marca 1929 r. w sprawie ratyfikacji konwencji międzynarodowej, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. (Dz. U. R. P. z r. 1929 Nr. 25, poz. 257), zarządza się co następuje:

Rozdział pierwszy.

Postanowienia wstępne.

§ 1. (1) Pojazdem mechanicznym w rozumieniu niniejszego rozporządzenia jest pojazd, poruszany przez umieszczony na nim silnik i nie biegnący po szynach.

(2) Pojazd mechaniczny, przeznaczony do zarobkowego przewożenia osób lub rzeczy, uważa się za przeznaczony do użytku publicznego.

(3) Pojazd mechaniczny z dwoma co najmniej przyczepnemi wozami uważa się za pociąg drogowy.

Rozdział drugi.

Warunki techniczne pojazdów mechanicznych.

§ 2. Do ruchu na drogach publicznych mogą być dopuszczone tylko takie pojazdy mechaniczne, które są zbudowane i urządzone w ten sposób, iżby nie zagrażały bezpieczeństwu publicznemu wogóle, a bezpieczeństwu ruchu w szcze-

*) Dotyczy funkc. Min. Komunikacji.

gólności, nie niszczyły drogi w sposób przekraczający zwykłe jej zużycie, nie zakłócały spokoju publicznego dotkliwym hałasem i nie wydzielały dymu lub swędu.

§ 3. (1) Używanie metalowych obręczy kół dopuszczalne jest tylko dla pojazdów mechanicznych, które nie mogą rozwijać szybkości większej niż 10 km na godzinę.

(2) Krawędzie metalowych obręczy pojazdów mechanicznych powinny być stępione, a stykająca się z jezdnią powierzchnia tych obręczy, — zarówno jak zewnętrzna powierzchnia pędnych wstęg pojazdów gąsienicowych, — nie może posiadać nierówności, niszczących nawierzchnię drogi.

(3) Szerokość metalowych obręczy pojazdów mechanicznych powinna być taka, aby przy największem dopuszczalnem obciążeniu, ciśnienie na jeden centymetr bieżący użytecznej szerokości obręczy nie przekraczało 100 kg.

(4) Szerokość obręczy gumowych (masywów) pojazdów mechanicznych, oraz szerokość drążonych obręczy gumowych (półpneumatyków) powinna być taka, aby ciśnienie na jeden centymetr bieżący szerokości śladu koła na gładkiej, twardej nawierzchni, przy największem dopuszczalnem obciążeniu, nie przekraczało 100 kg.

(5) Szerokość pneumatycznych obręczy pojazdów mechanicznych powinna być taka, aby ciśnienie na jeden centymetr bieżący szerokości śladu koła na gładkiej, twardej nawierzchni, przy normalnem napompowaniu obręczy i przy największem dopuszczalnem obciążeniu pojazdu nie przekraczało 100 kg.

§ 4. Każdy pojazd mechaniczny ma być zaopatrzony w następujące przyrządy i urządzenia:

a) w mocny mechanizm kierowniczy, dający możność łatwego i pewnego skręcania;

b) w dwa niezależne od siebie skutecznie i szybko działające systemy hamulców albo w jeden taki system, wprowadzany w działanie przez dwa niezależne od siebie mechanizmy, z których jeden może działać nawet wtedy, gdy drugi zawiedzie;

c) w urządzenie, usuwające hałaśliwy wydmuch gazów spalinowych;

d) w urządzenie, uniemożliwiające wprawienie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane;

e) jeżeli ciężar własny pojazdu przekracza 350 kg w urządzenie do cofania pojazdu w tył zapomocą silnika z siedzenia kierowcy;

f) w jednotonowy przyrząd sygnałowy o donośnym, a nierażącym dźwięku;

g) w dwie latarnie o bezbarwnych szkłach, umieszczone na przodzie w jednym poziomie po obu stronach pojazdu; motocykl bez wózka przyczepnego ma być zaopatrzony w jedną latarnię, o bezbarwnem szkle, umieszczoną na przodzie motocykla;

h) w jedną latarkę z czerwonem światłem, umieszczoną w tyle pojazdu z lewej strony, oraz w urządzenie dokładnie oświetlające tylny znak rejestracyjny; latarka tylna oraz urządzenie do oświetlania tylnego znaku nie mogą być gaszone ani z siedzenia kierowcy, ani z wnętrza pojazdu; motocykle bez wózków przyczepnych, zamiast latarki z czerwonem światłem, mogą być zaopatrzone z tyłu w czerwoną, odbijającą promienie światła, szklaną tarczę, o średnicy co najmniej 3 cm;

i) jeżeli pojazd może rozwijać szybkość większą, niż 20 km na godzinę w co najmniej jeden reflektor, mogący oświetlać drogę na przestrzeni przynajmniej 100 metrów przed pojazdem; reflektor ma być tak urządzony, aby w razie potrzeby można było opuszczać snop światła lub zmniejszać jego natężenie, albo przełączać światła reflektorów na latarnie tak, aby światło nie raziło jadących z przeciwnej strony, a jednakże oświetlało dostatecznie drogę, przynajmniej na 25 m przed pojazdem;

k) jeżeli całkowita waga pojazdu, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego ładunku przekracza 3500 kg, albo jeśli budowa nadwozia utrudnia kierowcy możność widzenia drogi z tyłu za pojazdem w boczne lustro, dające kierowcy możność widzenia drogi z tyłu za pojazdem.

§ 5. (1) Co najmniej jeden z hamulców, wymienionych w § 4 w punkcie b), powinien działać skutecznie zarówno przy jeździe naprzód jak i wstecz, oraz powinien być tak urządzony, aby ciągłość hamowania nie wymagała stałego nacisku na mechanizm, wprowadzający hamulec w działanie.

(2) Pojazdy, których całkowita waga, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego ładunku, przekracza 3500 kg oraz wszelkie autobusy powinny być zaopatrzone w dwa niezależne od siebie systemy hamulców, działające skutecznie przy jeździe naprzód, jak i wstecz oraz w urządzenie, wprowadzane w działanie z siedzenia kierowcy, które we wszelkich okolicznościach mogłoby zapobiec staczaniu się pojazdu w tył.

(3) Wymienione w § 4 punktach g) i i) latarnie i reflektory mogą być zastąpione przez jedną parę reflektorów pod warunkiem, że reflektory te będą posiadały urządzenie, pozwalające na szybkie i łatwe opuszczanie snopów światła lub zmniejszanie jego natężenia, a jednakże oświetlające dostatecznie drogę, co najmniej na 25 m przed pojazdem.

§ 6. (1) Pojazdy mechaniczne o specjalnem przeznaczeniu, przejeżdżające po drogach publicznych tylko okolicznościowo, a nie mogące rozwinąć szybkości większej niż 10 km na godzinę, mogą być zaopatrzone tylko w jeden hamulec,

Zaopatrzenie tych pojazdów w urządzenie, zapobiegające staczaniu się pojazdu w tył (§ 5 ust. 2) nie jest wymagane.

(2) Pojazdy mechaniczne, wymienione w ustępie pierwszym niniejszego paragrafu, o ile znajdują się o zmroku na drodze publicznej, mają być zaopatrzone w jedno przednie światło, lub mają być oświetlone ręczną latarnią.

(3) Postanowienia, zawarte w § 4 punktach b), c, d), e), f), g), h), i k) nie mają zastosowania do pojazdów, o których mowa w niniejszym paragrafie.

§ 7. Wszystkie przyrządy i urządzenia, potrzebne do kierowania i hamowania pojazdów mechanicznych, powinny być tak rozmieszczone, aby kierowca mógł łatwo i pewnie posługiwać się niemi, zarówno we dnie jak i w nocy, nie tracąc drogi z oczu.

§ 8. Odchylenia od warunków, jakim w myśl niniejszego rozporządzenia odpowiadać mają pojazdy mechaniczne pod względem budowy, uzasadnione postępami techniki może dopuścić Minister Komunikacji.

§ 9. (1) Każdy pojazd mechaniczny powinien być zaopatrzony w napis umieszczony w miejscu dostępnem i podający pismem łatwo czytelnem: a) nazwę fabryki, która zbudowała podwozie; b) numer fabryczny podwozia (jeżeli jest wiadomy); c) numer fabryczny silnika i d) ciężar własny pojazdu. Na autobusach i pojazdach mechanicznych ciężarowych powinno być oprócz tego podane dopuszczalne obciążenie.

(2) Autobusy oraz pojazdy mechaniczne ciężarowe powinny być zaopatrzone w umieszczone z lewej strony pojazdu napisy o wymiarach przynajmniej 6 x 12 cm zawierające jasno i czytelnie wypisane w języku polskim imię, nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela, albo też nazwę i adres firmy.

(3) Przepisy, zawarte w ustępie drugim niniejszego paragrafu, nie mają zastosowania do pojazdów państwowych, które będą oznaczane napisami w sposób, ustanowiony przez właściwe władze centralne w porozumieniu z Ministrem Komunikacji i Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Rozdział trzeci.

Dopuszczanie pojazdów mechanicznych do ruchu na drogach publicznych.

§ 10. Do ruchu na drogach publicznych są dopuszczone:

a) pojazdy mechaniczne zaopatrzone w dowód rejestracyjny i w znaki rejestracyjne (§ 18);
b) pojazdy mechaniczne zaopatrzone w specjalne pozwolenia i w próbne znaki rejestracyjne (§ 31);
c) pojazdy mechaniczne wojskowe, zaopatrzone w wojskowe znaki i dowody rejestracyjne (§ 82);
d) pojazdy mechaniczne zaopatrzone w międzynarodowe świadectwa samochodowe i w międzynarodowe znaki rejestracyjne (inicjały) (§ 83);
e) pojazdy mechaniczne, wymienione w § 6 ust. 1, bez dowodów i znaków rejestracyjnych (§ 34).

§ 11. Dowód rejestracyjny, wymieniony w § 10 pkt. a), wydaje się albo na podstawie zaświadczenia o dopuszczalności typu do ruchu na drogach publicznych, albo na podstawie wyniku zbadania poszczególnego pojazdu.

§ 12. Krajowe wytwórnie pojazdów mechanicznych mogą uzyskać zaświadczenia o dopuszczalności do ruchu na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej typów pojazdów przez się wyrabianych.

§ 13. Celem uzyskania zaświadczenia o dopuszczalności typu, wytwórnia powinna złożyć podanie do Ministerstwa Komunikacji z następującemi załącznikami w dwóch egzemplarzach:

a) rysunkiem technicznym pojazdu mechanicznego, uwidoczniającym silnik razem z przekładnią, oraz mechanizmy kierownicze i hamulcowe, w podziałce co najmniej 1/20 naturalnej wielkości;
b) opisem technicznym typu.

§ 14. (1) Zaświadczenie o dopuszczalności typu wydaje Minister Komunikacji po sprawdzeniu, czy pojazdy mechaniczne, wykonane według przedstawionych rysunków i opisu technicznego, odpowiadają wymaganiom niniejszego rozporządzenia, oraz po zbadaniu na dostarczonym pojeździe, czy wszystkie mechanizmy jego należycie działają.

(2) Za powyższe czynności należy uiścić opłatę w wysokości 300 zł.

§ 15. (1) W celu uzyskania dowodu rejestracyjnego (§ 10 pkt. a) właściciel pojazdu mechanicznego powinien wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu.

(2) Podanie o uzyskanie dowodu rejestracyjnego na nowy pojazd mechaniczny typu, dopuszczonego do ruchu (§§ 13 i 14) powinno zawierać:

a) adres właściciela pojazdu;
b) oznaczenie miejsca stałego postoju pojazdu;
c) oznaczenie rodzaju pojazdu;
d) oznaczenie przeznaczenia pojazdu;
e) numer silnika;
f) numer fabryczny podwozia, jeżeli jest wiadomy.

(3) Do podania powinien być ponadto dołączony odpis zaświadczenia o dopuszczalności typu, uzupełniony potwierdzeniem wytwórni, która pojazd mechaniczny zbudowała, stwierdzającem, że dany pojazd mechaniczny zgodny jest z typem i że odpowiada postanowieniom niniejszego rozporządzenia.

(4) Jeżeli nowy pojazd mechaniczny został zbudowany zagranicą, a należy do typu dopuszczonego do ruchu na drogach publicznych jednego z państw, które przystąpiły do międzynarodowej konwencji o ruchu automobilowym, to do podania, które powinno zawierać dane, wyszczególnione w ustępie drugim, należy załączyć: a) odpis zaświadczenia o dopuszczalności typu, zalegalizowany przez właściwy urząd konsularny Rzeczypospolitej Polskiej, w przekładzie polskim, b) potwierdzenie wytwórni, która dany pojazd mechaniczny zbudowała, lub jej pełnomocnika stale zamieszkałego w Polsce, stwierdzające, że dany pojazd mechaniczny jest zgodny z typem i odpowiada postanowieniom niniejszego rozporządzenia.

(5) Jeżeli chodzi o pojazd nie należący do typu, dopuszczonego do ruchu na drogach publicznych, podanie o uzyskanie dowodu rejestracyjnego powinno zawierać, poza adresem właściciela i oznaczeniem miejsca stałego postoju pojazdu, opis pojazdu.

(6) Jeżeli chodzi o uzyskanie dowodu rejestracyjnego dla pojazdu mechanicznego, już poprzednio rejestrowanego i następnie wycofanego z ruchu przez właściciela, winno być wskazane w podaniu, na obszarze którego województwa i za jakim numerem pojazd mechaniczny był ostatnio rejestrowany. Opis pojazdu w tym wypadku nie jest wymagany.

(7) Wojewódzka władza administracji ogólnej może w razie wątpliwości co do legalności nabycia pojazdu mechanicznego zażądać przedstawienia dowodu własności, a gdy chodzi o pojazdy pochodzenia zagranicznego, także dowodu oclenia.

§ 16. (1) Jeżeli podanie odpowiada warunkom wymienionym w § 15, wojewódzka władza administracji ogólnej wzywa właściciela pojazdu mechanicznego do przedstawienia go w oznaczonym terminie do oględzin i próbnej jazdy.

(2) Oględziny polegają:

a) w stosunku do pojazdów, należących do typów dopuszczonych do ruchu na drogach publicznych, na sprawdzeniu zgodności pojazdów z typem;
b) w stosunku do innych pojazdów, na technicznem zbadaniu, czy pojazd odpowiada warunkom rozdziału drugiego.

(3) Oględziny i próbna jazda odbywają się w obecności właściciela pojazdu lub jego pełnomocnika.

§ 17. (1) Oględziny pojazdów mechanicznych i próbne jazdy przeprowadza, wyznaczony przez wojewodę (w mieście stoł. Warszawie przez Komisarza Rządu m. st. Warszawy), urzędnik techniczny. Równocześnie z oględzinami przedstawiciel władzy wojskowej przeprowadza klasyfikację wojskową pojazdów mechanicznych.

(2) Minister Komunikacji przekaże przeprowadzanie oględzin pojazdów mechanicznych i próbnych jazd odpowiednim organizacjom społecznym na warunkach szczegółowo ustalonych.

§ 18. (1) Na podstawie wyników oględzin pojazdu i próbnej jazdy wojewódzka władza administracji ogólnej albo:

a) wydaje właścicielowi pojazdu mechanicznego tymczasowe zaświadczenie o rejestracji pojazdu mechanicznego, stwierdzające dopuszczenie pojazdu do ruchu, a dowód rejestracyjny przesyła powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej według miejsca stałego postoju pojazdu celem wykorzystania danych, zawartych w dowodzie rejestracyjnym dla celów ewidencyjnych i doręczenia go właścicielowi pojazdu mechanicznego, albo
b) odmawia wydania dowodu rejestracyjnego z podaniem powodów odmowy i przesyła odpis odmownego orzeczenia wszystkim innym wojewódzkim władzom administracji ogólnej do wiadomości.

(2) Równocześnie z wydaniem tymczasowego zaświadczenia o rejestracji pojazdu mechanicznego, wydaje się tablice ze znakami rejestracyjnemi za zwrotem kosztów tablic.

(3) Wydany dowód rejestracyjny uważa się za ważny przy jednoczesnem okazaniu karty kontroli opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego.

(4) Dowód rejestracyjny traci swoją ważność, jeżeli obowiązany do zapłacenia opłaty na rzecz Państwowego Funduszu nie uiścił opłaty w przepisanym terminie płatności.

§ 19. (1) Znaki rejestracyjne mają zawierać skrót nazwy województwa i numer, pod którym pojazd zarejestrowano. Województwo wileńskie oznacza się literami „WN", miasto stołeczne Warszawę literą„ W", — wszystkie inne województwa za pomocą pierwszych dwóch spółgłosek ich nazwy.

(2) Sposób wykonania tablic rejestracyjnych i numery, pod któremi pojazdy mechaniczne mają być rejestrowane w poszczególnych województwach ustala Minister Komunikacji.

(3) Zabronione jest zakrywanie i ozdabianie w jakikolwiek sposób znaków rejestracyjnych, jak również umieszczanie z przodu lub z tyłu pojazdu mechanicznego innych znaków, nieprzewidzianych w niniejszem rozporządzeniu, z wyjątkiem znaków:

a) wytwórni,
b) dyplomatycznych,
c) państwowych,
d) miejskich i
e) klubów automobilowych i touring klubów.

(4) Tablice ze znakami rejestracyjnemi powinny być umieszczone na widocznem miejscu w płaszczyznach pionowych, prostopadłych do osi podłużnej pojazdu, a na pojazdach mechanicznych dwukołowych w pionowej płaszczyźnie osi podłużnej pojazdu, i przytwierdzone do pojazdu mechanicznego na stałe zapomocą śrub, nitów lub gwoździ oraz utrzymywane w stanie czytelnym.

(5) Pojazdy mechaniczne więcej niż dwu-

kołowe powinny być zaopatrzone w dwie tablice ze znakami rejestracyjnemi, a mianowicie — z przodu i z tyłu pojazdu.

(6) Pojazdy mechaniczne dwukołowe, powinny być zaopatrzone w jedną tablicę, przytwierdzoną na przodzie wzdłuż pojazdu.

§ 20. Samowolne przenoszenie znaków rejestracyjnych z jednego pojazdu na drugi, chociażby tego samego typu, jest zakazane.

§ 21. (1) Pojazdy mechaniczne, prowadzone przez uczących się jazdy, powinny być w czasie jazdy zaopatrzone z przodu i ztyłu w okrągłe tarcze, nie zasłaniające znaków rejestracyjnych, o średnicy 30 cm z wypisanemi słowami „NAUKA JAZDY" na ciemno-błękitnem tle, białemi literami, w dwa rzędy, w prostych linjach. Litery powinny być drukowane, nie fantazyjne, o szerokości 35 mm, wysokości 50 mm, grubości kreski 8 mm, odległość między rzędami powinna wynosić 40 mm. Jeżeli konstrukcja pojazdu utrudnia umieszczenie dwóch takich tarcz, można umieszczać jedną tarczę z napisami widocznemi z przodu i z tyłu. Również może być w tych przypadkach zmniejszona średnica tarcz, nie więcej jednak niż do 20 cm z odpowiedniem zmniejszeniem napisu.

(2) Z tyłu pojazdów mechanicznych, używanych tylko do nauki, umieszczanie tablic z napisem „NAUKA JAZDY", może być zastąpione przez odpowiednie namalowanie.

§ 22. Dowód rejestracyjny, z zastrzeżeniem postanowień § 18 ust. 3 i 4, jest ważny na przeciąg jednego roku.

§ 23. Dowód rejestracyjny może być przedłużany. Dla uzyskania przedłużenia należy złożyć dowód rejestracyjny wraz z pisemnem oświadczeniem, że pojazd nie uległ ważnym zmianom konstrukcyjnym (§ 24, pkt. 2), u powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej według miejsca stałego postoju pojazdu, która wyda właścicielowi pojazdu tymczasowe zaświadczenie o złożeniu dowodu, stwierdzające dopuszczenie pojazdu do ruchu, a dowód rejestracyjny prześle do decyzji właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

§ 24. (1) Przedłużenie dowodów rejestracyjnych pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, następuje w zasadzie bez technicznego badania pojazdu, jeżeli pojazd nie uległ ważnym zmianom konstrukcyjnym.

(2) Jako ważne zmiany konstrukcyjne należy uważać zmianę źródła siły, wbudowanie nowego silnika, zmianę ustroju podwozia, hamulców, mechanizmu kierowniczego, wreszcie takie przeróbki nadwozia, które powodują zmianę nośności, znaczną zmianę ciężaru środka ciężkości.

(3) Przedłużenie dowodów rejestracyjnych na pojazdy mechaniczne, przeznaczone do użytku publicznego, oraz na pojazdy, które uległy ważnym zmianom konstrukcyjnym, następuje na podstawie technicznego zbadania pojazdu w trybie przewidzianym w § 17.

(4) Wojewódzka władza administracji ogólnej albo przedłuży właścicielowi pojazdu mechanicznego dowód rejestracyjny i przesyła go powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej według miejsca stałego postoju pojazdu, celem wykorzystania danych zawartych w dowodzie rejestracyjnym dla celów ewidencyjnych i doręczenia właścicielowi pojazdu, albo odmówi przedłużenia dowodu rejestracyjnego z podaniem powodów.

§ 25. Po upływie terminu, wskazanego w § 22, wojewódzka władza administracji ogólnej zarządzi odebranie nieprzedłużonych dowodów rejestracyjnych oraz tablic ze znakami rejestracyjnemi.

§ 26. Właściciel pojazdu mechanicznego, który otrzymał tymczasowe zaświadczenie o rejestracji pojazdu mechanicznego (§ 18), albo zaświadczenie o złożeniu dowodu rejestracyjnego (§ 23), obowiązany jest przed upływem terminu ważności otrzymanego zaświadczenia przedstawić je u powiatowej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu.

§ 27. (1) Właściciel pojazdu mechanicznego obowiązany jest najdalej w ciągu dni czternastu zawiadomić powiatową władzę administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu, o wszelkich okolicznościach, wywołujących zmianę danych, zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym.

(2) Powiatowa władza administracji ogólnej zaznacza zgłoszone zmiany w dowodzie rejestracyjnym i w wykazach urzędowych, oraz zawiadamia o nich wojewódzką władzę administracji ogólnej.

(3) Jeżeli w pojeździe mechanicznym dokonano ważnych zmian konstrukcyjnych (§ 24, pkt. 2) albo jeżeli ma być przeznaczony do użytku publicznego pojazd mechaniczny, który dotychczas na ten cel nie był używany, powiatowa władza administracji ogólnej zawiadamia o tem wojewódzką władzę administracji ogólnej, która podda pojazd zbadaniu technicznemu.

(4) W razie zmiany właściciela pojazdu mechanicznego, poprzedni właściciel powinien bezzwłocznie przedstawić dowód rejestracyjny oraz tablice ze znakami rejestracyjnemi właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej. Wydanie dowodu rejestracyjnego nowemu właścicielowi powinno być dokonane w sposób podany w § 18, jednak bez technicznego zbadania pojazdu, jeżeli nie zachodzą okoliczności, wskazane w ust. 3.

(5) Z chwilą zwrócenia dowodu i znaków rejestracyjnych, pojazd uważa się za wycofany z ruchu.

§ 28. W razie przeniesienia pojazdu mechanicznego z dotychczasowego miejsca stałego postoju do miejscowości, znajdującej się na obszarze innego województwa, właściciel pojazdu powinien w ciągu czternastu dni wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, właściwej według nowego miejsca stałego postoju pojazdu, o zarejestrowanie pojazdu mechaniczne-

go i o wydanie nowych tablic ze znakami rejestracyjnemi i przedstawić w tym celu dowód rejestracyjny oraz tablice ze znakami rejestracyjnemi. Wydanie dowodu rejestracyjnego po dokonaniu w nim przez wojewódzką władzę administracji ogólnej odpowiednich zmian, powinno być dokonane w ten sam sposób, jak w przypadkach zmiany właściciela pojazdu (§ 27 ust. 4).

§ 29. (1) Niezależnie od przypadków, wymienionych w § 27 ust. 3 wojewódzka władza administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się pojazd mechaniczny, może zarządzić w każdym czasie ponowne zbadanie go w trybie ustalonym w §17, jeżeli zachodzą okoliczności, które wskazują na to, że pojazd znajduje się w stanie niebezpiecznym dla ruchu.

(2) W razie stwierdzenia, że pojazd mechaniczny nie odpowiada warunkom, wymienionym w §§ 3, 4, 5, 6, 7 i 9 lub że używanie go zagrażałoby bezpieczeństwu i porządkowi publicznemu, jako też w razie niedostarczenia przez właściciela w wyznaczonym terminie pojazdu do zbadania, bez usprawiedliwienia powodów takiego niedostarczenia, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić odebranie dowodu rejestracyjnego.

§ 30. Jeżeli względy bezpieczeństwa publicznego tego wymagają, powiatowa władza administracji ogólnej, w której okręgu pojazd mechaniczny się znajduje, może zabronić używania pojazdu, obowiązana jest jednak bezzwłocznie donieść o tem zarządzeniu przełożonej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która albo uchyli powyższe zarządzenie, albo wyda zarządzenie w myśl § 29.

§ 31. (1) Jeżeli pojazd mechaniczny ma być przeznaczony do jazd, które nie mają charakteru normalnego użytkowania, wojewódzka władza administracji ogólnej może po złożeniu przez interesowanego podania, wydać specjalne pozwolenie na dopuszczenie pojazdu do ruchu, oraz próbne znaki rejestracyjne.

(2) Korzystanie z pozwolenia dozwolone jest tylko w zakresie i na warunkach w niem wyszczególnionych.

(3) Opłata za korzystanie z jednej pary próbnych znaków wynosi 3 zł za każdy dzień, a w razie niezwrócenia znaków w wyznaczonym terminie, dodatkowo 2 zł za każdy dzień opóźnienia zwrotu. W tej samej wysokości pobiera się opłatę za próbny znak dla motocykla.

(4) Za korzystanie ze znaków próbnych na okres 3 dni dla koniecznych przejazdów związanych z rejestracją nie pobiera się opłaty.

(5) Wytwórnie samochodowe i firmy, uprawiające handel samochodami mogą otrzymywać za zgodą Ministra Komunikacji określoną ilość znaków próbnych za opłatą zniżoną o połowę.

§ 32. Próbne znaki rejestracyjne powinny czynić zadość wymaganiom, ustalonym w § 19, a różnią się od stałych znaków rejestracyjnych tem, że po numerze mają być dodane litery „PR“.

§ 33. Osoby i przedsiębiorstwa, które korzystają z pozwoleń, wymienionych w § 31 dłużej niż 30 dni, obowiązane są prowadzić książkę wyjazdów i okazywać ją władzom na każde żądanie.

§ 34. (1) Pojazdy mechaniczne, wymienione w § 6 ust. 1 mają być zgłoszone u powiatowej władzy administracji ogólnej, właściwej ze względu na miejsce stałego postoju pojazdu.

(2) W razie wątpliwości, czy dany pojazd podpada pod postanowienia ustępu pierwszego, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić techniczne zbadanie takiego pojazdu, w trybie przewidzianym w § 17.

Rozdział czwarty.

Prowadzenie pojazdów mechanicznych.

§ 35. (1) Ruch pojazdów mechanicznych na drogach publicznych bitych i brukowanych powinien odbywać się na twardej nawierzchni; jeśli jednak na drogach istnieją specjalne miękkie letnie tory, wówczas ruch może odbywać się także na tych torach.

(2) Stosowanie niszczących jezdnię urządzeń przeciwślizgowych na drogach o nawierzchni bitej lub brukowanej, dopuszczalne jest tylko podczas ślizgawicy, lub na śniegu.

§ 36. Szybkość ruchu pojazdów powinna być taka, aby kierowca panował w każdej sytuacji nad pojazdem i aby bezpieczeństwo publiczne nie było zagrożone. Jednakże największa dopuszczalna szybkość ruchu autobusów na pełnych obręczach gumowych nie może przekraczać 40 km na godzinę, a na pneumatykach 60 km na godzinę, największa zaś dopuszczalna szybkość ruchu innych pojazdów, których całkowita waga, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego ładunku, jest większa niż 3500 kg, nie może przekraczać: dla pojazdów na obręczach metalowych 10 km na godzinę, dla pojazdów na pełnych obręczach gumowych (masywy i półpneumatyki drążone) 40 km na godzinę i dla pojazdów na pneumatykach 60 km na godzinę.

§ 37. W zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli, zabrania się bez względu na wagę pojazdu prowadzenia pojazdów ciężarowych na metalowych obręczach z szybkością przekraczającą — 10 km na godzinę, ciężarowych na pełnych obręczach gumowych (masywy i półpneumatyki drążone) — 20 km na godzinę i osobowych — 40 km na godzinę.

§ 38. Na mostach, przed któremi umieszczono odpowiednie ostrzeżenie, szybkość ruchu pojazdu mechanicznego powinna być zmniejszona do następujących norm:

a) dla pojazdów, których całkowita waga, złożona z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego obciążenia, przekracza 3500 kg, 10 km na godzinę;
b) dla pozostałych pojazdów — 20 km na godzinę.

§ 39. (1) Na skrzyżowaniach dróg, jeżeli niema odmiennych przepisów, wydanych na mocy § 53, kierowca powinien ustąpić pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z jego prawej strony.

(2) Na skrzyżowaniach dróg, jak również, gdy droga nie jest widoczną, kierowca powinien zmniejszyć szybkość pojazdu.

§ 40. Kierowca obowiązany jest:

a) podczas jazdy trzymać się prawej strony drogi w kierunku jazdy, jeżeli szczególne warunki miejscowe nie stoją temu na przeszkodzie;
b) zboczyć na prawo — przy mijaniu jadących lub idących w przeciwnym kierunku oraz gdy jest wyprzedzany;
c) zboczyć na lewo, gdy wyprzedza dążących w tym samym kierunku.

§ 41. (1) Kierowca obowiązany jest przed wyprzedzaniem dawać ostrzegawcze sygnały dźwiękowe, a ostrzeżeni obowiązani są zboczyć na prawo i przepuścić wyprzedzającego po swej lewej stronie.

(2) Kierowca może wyprzedzać tylko wówczas, gdy droga jest odpowiednio szeroka, gdy przed wyprzedzanym znajduje się dostateczna przestrzeń wolna i nikt nie zbliża się z przeciwnej strony.

(3) Zabrania się wyprzedzać na takich odcinkach drogi, gdzie droga nie jest widoczna na dostateczną odległość, jako też na mostach, skrętach i skrzyżowaniach dróg.

(4) Przy mijaniu powinien kierowca zmniejszyć szybkość tak, aby mijanie mogło odbyć się bezpiecznie dla wymijanych, a w razie grożącego niebezpieczeństwa — wstrzymać pojazd.

§ 42. (1) Kierowca, chcąc zatrzymać pojazd, cofnąć go lub skręcić w bok, powinien dać znak o swoim zamiarze sygnałem dźwiękowym oraz ruchem ręki, albo zapomocą specjalnego przyrządu, którego działanie jest widoczne i łatwo zrozumiałe zarówno dla znajdujących się z przodu jak i z tyłu pojazdu.

(2) Przy zatrzymywaniu pojazdu kierowca obowiązany jest sprowadzić go na prawą stronę drogi (w kierunku ruchu) jak najdalej od środka drogi, a w każdym razie w ten sposób, aby nie zatamować ruchu na drodze.

§ 43. (1) Kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest zawczasu dawać dźwiękowe sygnały ostrzegawcze:

a) przed wyprzedzaniem;
b) na skrzyżowaniach dróg;
c) tam, gdzie droga nie jest widoczna na przestrzeni dostatecznej dla zatrzymania pojazdu;
d) w innych okolicznościach, w których zachodzi tego potrzeba.

(2) Zabrania się nadużywania sygnałów dźwiękowych, lub używania ich bez potrzeby.

(3) Zabrania się używania jako sygnałów ostrzegawczych dzwonków i wielotonowych przyrządów sygnałów, a w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli — gwizdawek i sygnałów o silnym przejmującym dźwięku, z wyjątkiem przypadków, przewidzianych w § 45.

§ 44. (1) Od zmroku do świtu oraz podczas silnej mgły pojazd mechaniczny powinien mieć zapalone dwie latarnie przednie, tylną latarnię czerwoną oraz mieć oświetlone tylne znaki rejestracyjne.

(2) Używanie reflektorów dozwolone jest jedynie tam, gdzie niema oświetlenia publicznego lub gdzie ono jest niedostateczne.

(3) Przy wymijaniu z zapalonemi reflektorami, kierowca pojazdu mechanicznego powinien: albo opuścić snop światła, albo zmniejszyć jego natężenie, albo przełączyć światła reflektorów na latarnie tak, aby światło nie raziło jadących z przeciwnej strony, a jednakże oświetlało dostatecznie drogę przynajmniej na 25 m przed pojazdem.

(4) Podczas postoju na drodze od zmroku do świtu oraz podczas silnej mgły, kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest zaświecić tylną latarkę czerwoną oraz oświetlić tylne znaki rejestracyjne.

§ 45. (1) Kierowcy pojazdów straży ogniowej i policji państwowej, śpieszących do wypadków nie są obowiązani stosować się do przepisów o największej dopuszczalnej szybkości, o ruchu pojazdów na skrzyżowaniach dróg i ulic, o mijaniu i wyprzedzaniu pojazdów, oraz mogą używać odmiennego oświetlenia i odrębnych sygnałów dźwiękowych, a znajdujący się na drodze obowiązani są zawczasu usuwać się z drogi i pozostawiać miejsce wolne tym pojazdom.

(2) Państwowi urzędnicy służby drogowej powołani do wykonywania kontroli ruchu na drogach publicznych, mogą używać odmiennego oświetlenia i odrębnych sygnałów dźwiękowych.

(3) Pozatem, jeżeli to jest konieczne ze względu na interes publiczny, wojewódzkie władze administracji ogólnej, mogą nadawać uprawnienia, wymienione w ustępie pierwszym, ambulansom sanitarnym pewnych instytucyj publicznych i prywatnych; z uprawnień tych mogą korzystać tylko ambulanse, śpieszące do wypadków.

(4) Wojewódzkie władze administracji ogólnej mogą zabronić osobom prywatnym używania na pewnym obszarze sygnałów dźwiękowych, używanych na tym obszarze przez instytucje, wymienione w ustępach pierwszym i drugim, w okolicznościach przytoczonych w tych ustępach.

§ 46. (1) Kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest stosować się do znaków, dawanych mu przez funkcjonarjuszów policji państwowej, służby drogowej i urzędów gminnych oraz do znaków i sygnałów, ustawianych na drogach publicznych przez właściwe władze.

(2) W razie uzasadnionych wątpliwości, czy zachowane zostały granice dopuszczalnego

obciążenia pojazdu, określone w dowodzie rejestracyjnym, kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest na wezwanie państwowych urzędników służby drogowej, powołanych do wykonywania kontroli ruchu na drogach publicznych udawać się do wagi, jeżeli waga znajduje się nie dalej niż 10 km w celu sprawdzenia ciężaru pojazdu.

§ 47. Kierowca pojazdu mechanicznego, którego całkowita waga przekracza 3500 kg, obowiązany jest przy wjazdach na mosty zwracać uwagę na tablice, określające dopuszczalne obciążenie mostu (ciężar ruchomy). Jeżeli całkowita waga pojazdu przekracza wskazane na tablicy obciążenie, kierowca może przejeżdżać przez most tylko za specjalnem pozwoleniem właściwego zarządu drogowego.

§ 48. Kierowca pojazdu mechanicznego, który spowodował wypadek z ludźmi, powinien niezwłocznie zatrzymać pojazd i przyjść z pomocą ofiarom wypadku.

§ 49. Przed każdym wyjazdem kierowca powinien upewnić się, czy pojazd znajduje się w stanie zdatnym do ruchu w myśl przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 50. Zabrania się kierowcy:

a) prowadzenia pojazdu mechanicznego, będąc w stanie nietrzeźwym;
b) oddalania się od pojazdu przy pracującym silniku lub bez sprowadzenia pojazdu na prawą stronę jezdni jak najdalej od środka drogi, albo bez zaciśnięcia hamulca i bez zastosowania urządzenia, uniemożliwiającego wprawienie pojazdu w ruch przez osoby niepowołane;
c) dopuszczania do dymienia pojazdu, z wyjątkiem ruszania z miejsca i zmiany szybkości;
d) dopuszczania do hałaśliwego wydmuchu gazów spalinowych w zabudowanych dzielnicach miast, uzdrowisk i innych osiedli oraz przy wymijaniu ludzi i zwierząt;
e) ładowania pojazdu w ten sposób, aby szerokość naładowanego pojazdu przekraczała 2,5 m, a ogólna wysokość nad poziomem drogi 4 m;
f) prowadzenia pojazdu mechanicznego innego rodzaju, niż wymieniony w pozwoleniu na prowadzenie pojazdów.

§ 51. (1) Właściciel pojazdu mechanicznego lub jego pełnomocnik tudzież kierowca są odpowiedzialni za niezaopatrzenie pojazdu w przepisane znaki rejestracyjne, za nienależyte zaopatrzenie pojazdu we wszystkie przepisane przyrządy i urządzenia oraz za nieprawidłowe ich utrzymanie i działanie.

(2) Właściciel pojazdu mechanicznego lub jego pełnomocnik tudzież kierowca są odpowiedzialni za rozmyślne lub pochodzące z niedbalstwa dopuszczenie do korzystania z pojazdu w sposób niezgodny z jego przeznaczeniem, określonem w dowodzie rejestracyjnym lub w specjalnem pozwoleniu na próbną jazdę, oraz za przeciążenie pojazdu ponad normy, oznaczone w dowodzie rejestracyjnym.

(3) Właściciel pojazdu mechanicznego lub jego pełnomocnik tudzież kierowca są odpowiedzialni za rozmyślne lub pochodzące z niedbalstwa dopuszczenie do samodzielnego prowadzenia pojazdu przez osobę, nie posiadającą pozwolenia na prowadzenie takiego pojazdu, oraz za rozmyślne lub przez niedbalstwo dopuszczenie do ruchu na drogach publicznych pojazdu, który nie jest zaopatrzony w dowód rejestracyjny, lub w specjalne pozwolenie na próbną jazdę, albo w międzynarodowe świadectwo samochodowe.

§ 52. (1) Kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest mieć przy sobie pozwolenie na prowadzenie pojazdu oraz dowód rejestracyjny pojazdu albo specjalne pozwolenie na próbną jazdę, albo międzynarodowe świadectwo samochodowe, albo wojskowy dowód rejestracyjny. Kierowca pojazdu, podlegającego opłacie na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, powinien mieć przy sobie ponadto kartę kontroli opłat na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego.

(2) Kierowca pojazdu mechanicznego powinien okazywać powyższe dokumenty na żądanie funkcjonarjuszów policji państwowej, służby drogowej i urzędów gminnych.

§ 53. Stosownie do specjalnych warunków miejscowych, związanych z bezpieczeństwem ruchu lub ze stanem dróg i mostów, wojewódzkie władze administracji ogólnej mają prawo:

a) wydawania w ramach niniejszego rozporządzenia szczegółowych przepisów o ruchu pojazdów;
b) zamykania lub ograniczania czasowo ruchu pojazdów albo niektórych ich rodzajów w poszczególnych miejscowościach lub na określonych odcinkach dróg.

§ 54. W wypadkach nagłych, gdy względy bezpieczeństwa ruchu tego wymagają, zarządzenia, wymienione w § 53 pkt. b), ma prawo wydawać również powiatowa władza administracji ogólnej, wszelako powinna bezzwłocznie donieść o tem właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która może zatwierdzić albo uchylić wydane zarządzenie.

§ 55. Wojewódzkie władze administracji ogólnej zawiadamiają Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych o przepisach, jakie wydały na podstawie § 53, jednocześnie z ich ogłoszeniem.

Rozdział piąty.

Pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

§ 56. (1) Do samodzielnego prowadzenia pojazdów mechanicznych upoważnione są osoby,

które posiadają odpowiednie pozwolenie. Pozwolenie może opiewać na:

a) prowadzenie pojazdów, nie przeznaczonych do użytku publicznego,
b) prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego,
c) prowadzenie pojazdów wojskowych. Za odpowiednie pozwolenie uważa się również międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie pojazdów.

(2) Do prowadzenia pojazdów mechanicznych, wymienionych w § 6 ust. 1 uzyskanie pozwolenia nie jest wymagane.

A) Pozwolenie na prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego.

§ 57. Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych nieprzeznaczonych do użytku publicznego nie może być udzielone osobom, które:

a) nie ukończyły 18 lat życia, a jeżeli chodzi o prowadzenie motocykli bez wózków przyczepnych, 16 lat życia;
b) posiadają wady organiczne lub psychiczne, uniemożliwiające lub utrudniające prowadzenie pojazdu, albo podlegają nałogom, utrudniającym prawidłowe prowadzenie pojazdów;
c) nie rozumieją języka polskiego i nie umieją czytać po polsku w takim stopniu, aby mogły orjentować się w przepisach ruchu drogowego.

§ 58 (1) Ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów, wymienionych w § 57, powinien złożyć podanie do właściwej według jego miejsca zamieszkania wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

(2) Podanie ubiegającego się o pozwolenie powinno zawierać wyjaśnienie, czy nie odmówiono mu już udzielenia pozwolenia i czy nie odebrano mu udzielonego już poprzednio pozwolenia.

(3) Do podania powinny być dołączone:

a) metryka (świadectwo) urodzin lub inny dowód, stwierdzający wiek;
b) świadectwo lekarskie stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie nie posiada wad, wymienionych w § 57 pkt. b), wydane w okresie dni 30 przed datą wniesienia podania;
c) świadectwo, stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie posiada:
    1) praktyczną umiejętność prowadzenia pojazdu mechanicznego;
    2) znajomość porządkowych przepisów drogowych, tak ogólnych, jak i szczegółowych, obowiązujących na obszarze danego województwa (stołecznego miasta Warszawy);
    3) podstawowe wiadomości techniczne o ogólnej konstrukcji pojazdu mechanicznego i o działaniu głównych jego części;
    4) umiejętność obchodzenia się z benzyną i innemi materjałami spalinowemi; świadectwo wystawia instytucja, upoważniona przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych;
d) dwie niepodklejone fotografje o wymiarach 4 × 6 cm.

4) Wojewódzka władza administracji ogólnej może:

a) zażądać od ubiegającego się o pozwolenie przedstawienia dowodu miejsca zamieszkania;
b) zarządzić zbadanie ubiegającego się o pozwolenie przez urzędowego lekarza.

(5) W wyjątkowych przypadkach można wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu ubiegający się o pozwolenie czasowo przebywa. W podaniu należy podać okoliczności, skłaniające ubiegającego się o pozwolenie do złożenia podania u tej władzy. Władza, u której podanie złożono nada sprawie bieg, jeżeli uzna przytoczone w podaniu okoliczności za zasługujące na uwzględnienie.

§ 59. Jeżeli nie zachodzą przeszkody, wymienione w § 57 i ubiegający się o pozwolenie wykazał się świadectwami, wymienionemi w § 58 ust. 3), wojewódzka władza administracji ogólnej wydaje pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, a mianowicie:

a) wszelkich pojazdów mechanicznych;
b) wszelkich pojazdów mechanicznych z wyjątkiem motocykli;
c) motocykli z wózkami przyczepnemi lub
d) motocykli bez wózków przyczepnych.

§ 60. Posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów, wymienionych w punktach b), c), albo d) § 59, może uzyskać pozwolenie na prowadzenie wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, po przedstawieniu świadectwa upoważnionej instytucji (§ 58 ust. 3 pkt. c), że posiada dostateczną znajomość prowadzenia wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych.

§ 61. (1) Wojskowy zawodowy, lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, nie posiadający pozwolenia na prowadzenie wojskowych pojazdów mechanicznych, może uzyskać pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych niewojskowych i nieprzeznaczonych do użytku publicznego w trybie, przewidzianym w poprzednich paragrafach, jeżeli przedstawi pisemne pozwolenie swego dowódcy (komendanta lub kierownika, posiadającego prawa co najmniej dowódcy pułku).

(2) Wojskowy zawodowy lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, który posiada pozwolenie na prowadzenie wojskowych pojazdów, może otrzymać pozwolenie na prowa-

dzenie pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, po wniesieniu do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej podania z dołączeniem:

a) pozwolenia na prowadzenie wojskowych pojazdów lub uwierzytelnionego odpisu tegoż pozwolenia;
b) dwóch niepodklejonych fotografij;
c) pozwolenia władzy wojskowej, wymienionego w ust. 1.

§ 62. Wojskowy zawodowy lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, który posiada pozwolenie na prowadzenie wojskowych pojazdów, może otrzymać po zwolnieniu z wojska pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, jeżeli w ciągu roku od daty zwolnienia z wojska złoży do właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej podanie z dołączeniem pozwolenia wojskowego lub uwierzytelnionego odpisu tegoż, świadectwa lekarskiego oraz dwóch niepodklejonych fotografij. Ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego, powinien ponadto dołączyć do podania świadectwo stwierdzające, że posiada dostateczną znajomość udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku (§ 65 ust. 3).

§ 63. Posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, obowiązany jest w razie zmiany miejsca zamieszkania, przedstawić to pozwolenie w ciągu dni 14 powiatowej władzy administracji ogólnej, w której okręgu zamieszkał, celem odnotowania zmiany adresu.

B) Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego.

§ 64. Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego, nie może być udzielone osobom, które:

a) nie ukończyły 21 lat życia;
b) służą w wojsku w charakterze wojskowych zawodowych, lub odbywają obowiązkową czynną służbę wojskową;
c) nie posiadają kwalifikacyj, dających gwarancję, że zawód kierowcy pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego, wykonywać będą bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa publicznego;
d) nie posiadają warunków, określonych w § 57 w punktach b) i c) niniejszego rozporządzenia.

§ 65. (1) Ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego, powinien wnieść za pośrednictwem powiatowej władzy administracji ogólnej, podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, właściwej według jego miejsca zamieszkania.

(2) Podanie ubiegającego się o pozwolenie powinno zawierać wyjaśnienie, czy posiada już jakiekolwiek pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, czy odmówiono mu już udzielenia pozwolenia i czy odebrano mu udzielone już poprzednio pozwolenie na prowadzenie pojazdów.

(3) Do podania należy dołączyć załączniki, wymienione w § 58 ust. 3 w punktach a), b) i d), a ponadto:

a) świadectwo stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przeznaczonych do użytku publicznego, posiada:
   1) praktyczną umiejętność prowadzenia pojazdu mechanicznego;
   2) dokładną znajomość porządkowych przepisów drogowych, jak i przepisów szczegółowych, obowiązujących na obszarze danego województwa (m. st. Warszawy);
   3) dokładną znajomość konstrukcji pojazdu i działania jego części;
   4) umiejętność przeprowadzenia doraźnych napraw pojazdu w zakresie potrzebnym dla utrzymania ruchu;
   5) umiejętność obchodzenia się z benzyną i innemi materjałami spalinowemi; świadectwo wystawia instytucja, upoważniona przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych;
b) świadectwo stwierdzające, że ubiegający się o pozwolenie posiada dostateczną znajomość udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku, wystawione przez instytucję, upoważnioną przez Ministra Spraw Wewnętrznych oraz
c) dowód, stwierdzający stosunek do służby wojskowej.

(4) Powiatowa władza administracji ogólnej może zażądać od ubiegającego się o pozwolenie przedstawienia dowodu zamieszkania.

(5) Powiatowa władza administracji ogólnej obowiązana jest zebrać wiadomości o ubiegającym się o pozwolenie, a w szczególności ustalić, czy i za co był karany oraz czy nie oddaje się pijaństwu lub innym szkodliwym nałogom i przesłać podanie z własnym wnioskiem do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

§ 66. (1) Wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić zbadanie ubiegającego się o pozwolenie przez urzędowego lekarza.

(2) Jeżeli nie zachodzą przeszkody przewidziane w § 64 i ubiegający się o pozwolenie wykazał się świadectwami, wymienionemi w § 65 ust. 3, wojewódzka władza administracji ogólnej wydaje pozwolenie zatrzymując ewentualnie posiadane pozwolenie.

§ 67. Postanowienie § 63 ma zastosowanie do osób, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego.

C) Odbieranie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

§ 68. (1) Jeżeli po wydaniu pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych zostaną ujawnione albo zajdą okoliczności, które w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia powodują odmowę udzielenia pozwolenia, wojewódzka władza administracji ogólnej, która wydała pozwolenie, zarządzi jego odebranie.

(2) Władza, która wydała pozwolenie może również zarządzić odebranie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, jeżeli zostaną stwierdzone takie okoliczności, które wskazują, że kierowca nie daje gwarancji prowadzenia pojazdu bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa publicznego.

(3) Władza, która wydała pozwolenie, może w razie powzięcia uzasadnionych wątpliwości co do umiejętności kierowania pojazdem wezwać posiadającego pozwolenie na prowadzenie pojazdu do poddania się ponownemu zbadaniu przed upoważnioną instytucją (§ 58 ust. 3 pkt. c), czy posiada potrzebne wiadomości (§§ 58 i 65) i do przedstawienia nowego świadectwa, stwierdzającego tę okoliczność. Nieprzedstawienie żądanego świadectwa w określonym terminie powoduje odebranie pozwolenia.

§ 69. (1) Pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych powinno być odebrane w przypadkach następujących:

a) jeżeli kierowca spowodował wypadek, będąc w stanie nietrzeźwym;
b) jeżeli nie zatrzymał się w razie spowodowanego przez się wypadku z ludźmi i nie przyszedł z pomocą ofiarom wypadku lnb
c) w razie stwierdzenia stałej niezdolności do prowadzenia pojazdów.

(2) Jeżeli zostanie stwierdzone, że osoba posiadająca pozwolenie na prowadzenie pojazdów dopuściła się przekroczeń mniejszej wagi lub stała się czasowo niezdolną do prowadzenia pojazdu, władza, która wydała pozwolenie, może zarządzić odebranie pozwolenia na przeciąg określonego czasu.

§ 70. Zwrócenie pozwolenia odebranego na przeciąg określonego czasu może być uzależnione od złożenia świadectwa upoważnionej instytucji (§ 58 ust. 3 pkt. c), że kierowca posiada umiejętność prowadzenia pojazdu (§§ 58 i 65), albo od wyniku sprawy administracyjno-karnej lub sądowo-karnej, gdy okoliczności, które spowodowały czasowe odebranie pozwolenia, mają być przedmiotem postępowania administracyjno-karnego albo sądowo-karnego.

§ 71. Jeżeli dla stwierdzenia okoliczności, uzasadniających odebranie pozwolenia, zachodzi potrzeba sprawdzenia stanu zdrowia kierowcy, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić zbadanie go przez lekarza urzędowego. Nieusprawiedliwione niestawiennictwo do zbadania w oznaczonym terminie powoduje odebranie pozwolenia.

§ 72. Jeżeli względy bezpieczeństwa publicznego tego wymagają, a zwłoka grozi niebezpieczeństwem, powiatowa władza administracji ogólnej może zarządzić tymczasowe odebranie pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych; obowiązana jest jednak bezzwłocznie donieść o tem zarządzeniu wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która wydała pozwolenie, przesyłając jej równocześnie odebrane pozwolenie. Władza ta uchyli zarządzenie powiatowej władzy administracji ogólnej albo wyda zarządzenie w myśl § 68.

Rozdział szósty.

Wyścigi pojazdów mechanicznych.

§ 73. (1) Wyścigi pojazdów mechanicznych na drogach publicznych można urządzać tylko na podstawie pozwolenia.

(2) Pozwolenie na wyścigi pojazdów mechanicznych na obszarze jednego województwa wydaje wojewódzka władza administracji ogólnej, po zasięgnięciu opinji zarządów drogowych i powiatowych władz administracji ogólnej.

(3) Pozwolenie na wyścigi pojazdów na obszarze kilku województw, wydaje Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

§ 74. Przekroczenie przy wyścigach pojazdów mechanicznych szybkości ruchu, przepisanej w niniejszem rozporządzeniu, może być dozwolone, jeżeli droga, na której mają się odbyć wyścigi, zostanie na czas wyścigów zamknięta dla ruchu publicznego.

Rozdział siódmy.

Wozy przyczepne i pociągi drogowe.

§ 75. (1) Do wozów przyczepnych mają odpowiednie zastosowanie postanowienia, dotyczące rejestracji pojazdów mechanicznych, zamieszczone w §§ 15—18 i 22—30 niniejszego rozporządzenia.

(2) Każdy wóz przyczepny pojazdu mechanicznego powinien być zaopatrzony:

a) w jeden system hamulcowy;
b) w takie połączenie z pojazdem ciągnącym i innemi wozami przyczepnemi, aby ślady kół wozów przyczepnych nawet na zakrętach nie odchylały się poza konieczne odchylenie od śladów kół pojazdu;
c) w urządzenie, zapobiegające staczaniu się wozu w tył;
d) w tabliczkę umieszczoną w widocznem miejscu, podającą czytelnie ciężar własny wozu i największe dopuszczalne obciążenie;
e) w numer ewidencyjny, wyznaczony przy rejestracji, namalowany z boku przedniej części wozu po lewej stronie.

(3) Obręcze kół każdego wozu przyczepnego pojazdu mechanicznego powinny być urządzone zgodnie z postanowieniami § 3.

(4) Przepis § 35 ust. 2) ma również zastosowanie do wozów przyczepnych.

(5) Ostatni wóz przyczepny powinien być zaopatrzony w znak rejestracyjny, umieszczony z tyłu, taki sam jak tylny znak pojazdu, w latarkę z czerwonem światłem, oraz w urządzenie oświetlające znak rejestracyjny. Znak rejestracyjny powinien być od zmroku do świtu oraz podczas silnej mgły oświetlony, a latarka z czerwonem światłem zapalona.

§ 76. Do ruchu na drogach publicznych pociągu drogowego wymagane jest osobne pozwolenie.

§ 77. Celem otrzymania pozwolenia, należy wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się stałe miejsce postoju pociągu drogowego z wymienieniem:

a) dróg, po których pociąg ma kursować;
b) całkowitej wagi pojazdu ciągnącego i każdego przyczepnego wozu, złożonej z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego obciążenia;
c) ciężaru, przypadającego na najbardziej obciążoną oś;
d) szerokości obręczy, średnicy i rodzaju kół zarówno pojazdu ciągnącego, jak i wozów przyczepnych;
e) urządzenia hamulców;
f) największego przewidywanego składu zespołu;
g) zamierzonej szybkości ruchu.

§ 78. (1) Pozwolenie wydaje wojewódzka władza administracji ogólnej, właściwa według miejsca stałego postoju pojazdu, po zasięgnięciu opinji interesowanych zarządów drogowych. Jeżeli pociąg ma kursować na obszarze kilku województw, wojewódzka władza administracji ogólnej wydaje pozwolenie w porozumieniu z innemi zainteresowanemi wojewódzkiemi władzami administracji ogólnej.

(2) W pozwoleniu należy wymienić drogi, po których pociąg może kursować oraz wyszczególnić warunki, wymagane ze względu na bezpieczeństwo publiczne i ochronę dróg, w szczególności zaś określić największą dopuszczalną szybkość ruchu, oraz liczbę osób niezbędnych dla obsługi pojazdu.

§ 79. Normy szybkości jazdy dla ciężkich pojazdów (§§ 36, 37 i 38) mają odpowiednie zastosowanie również do pociągów drogowych. Jednak szybkość ruchu pociągu drogowego przy całkowitej wadze zespołu mniejszej niż 3,500 kg nie może przekraczać 40 kilometrów na godzinę.

§ 80. (1) Właściciel pojazdu mechanicznego z wozem przyczepnym, lub jego pełnomocnik tudzież kierowca są odpowiedzialni za niezaopatrzenie wozu przyczepnego w przepisane urządzenia i znaki (§ 75).

(2) Jeżeli zostanie stwierdzone, że przepisane w pozwoleniu (§ 76) warunki nie są przestrzegane lub, że kursowanie pociągu oddziaływa szkodliwie na drogi publiczne, pozwolenie to może być odebrane zarządzeniem tej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która je wydała.

Rozdział ósmy.

Wojskowe pojazdy mechaniczne.

§ 81. Wojskowe pojazdy mechaniczne podlegają przepisom działu drugiego i czwartego, jeżeli poszczególne paragrafy nie zawierają postanowień odmiennych.

§ 82. (1) Dopuszczanie do ruchu wojskowych pojazdów mechanicznych, ustalanie dla nich znaków rejestracyjnych, wydawanie dowodów rejestracyjnych, oraz wydawanie pozwoleń na prowadzenie ich przez wojskowych zawodowych i odbywających obowiązkową czynną służbę wojskową, należy do właściwych władz wojskowych.

(2) W skład komisji egzaminacyjnej dla kierowców wojskowych wchodzi delegat wojewódzkiej władzy administracji ogólnej z głosem decydującym w zakresie znajomości przepisów porządkowych na drogach publicznych.

(3) Pozwolenia wojskowe na prowadzenie pojazdów powinny odpowiadać pozwoleniom przewidzianym w niniejszem rozporządzeniu (§ 59).

Rozdział dziewiąty.

Międzynarodowy ruch pojazdów mechanicznych.

§ 83. (1) Osoby, pragnące skorzystać z dopuszczonego do ruchu w Polsce pojazdu mechanicznego w państwie, które przystąpiło do konwencji międzynarodowej, dotyczącej ruchu samochodowego, podpisanej w Paryżu dnia 24 kwienia 1926 r. (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr. 21, poz. 177), powinny zaopatrzyć się w międzynarodowe świadectwo samochodowe (Certificat International pour Automobiles), według wzoru i wskazówek zamieszczonych w załącznikach A. i B. do wymienionej konwencji.

(2) Osoby, pragnące kierować zagranicą takim pojazdem, powinny zaopatrzyć się w odpowiednie pozwolenie (międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie — Permis International de Conduire), wydawane według wzoru i wskazówek zamieszczonych w załącznikach D i E do wymienionej konwencji.

(3) Pozwolenie takie nie może być wydane osobie mającej mniej niż osiemnaście lat.

(4) Międzynarodowe świadectwo samochodowe i międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów, ważne na przeciąg jednego roku od daty wystawienia, są wydawane przez wojewódzkie władze administracji ogólnej, oraz przez Automobilklub Polski i Polski Touring Klub na mocy nieprzedawnionych dowodów rejestracyjnych oraz pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych. Dokumenty wydawane przez wspomniane kluby powinny być potwierdzane przez wojewódzką władzę administracji ogólnej.

§ 84. (1) Osoby, wymienione w § 83 powinny zaopatrzyć pojazd z tyłu, na widocznem miejscu, w owalną tablicę, według wymagań załącznika C do wymienionej konwencji z literami „PL", stwierdzającemi zarejestrowanie w Polsce.

(2) Zabrania się używania tej tablicy przed uzyskaniem międzynarodowego świadectwa samochodowego i po upływie jego ważności.

§ 85. (1) Obywatele państw, które przystąpiły do wymienionej w § 83 międzynarodowej konwencji z dnia 24 kwietnia 1926 r. i obywatele polscy stale zamieszkali w tychże państwach, mogą używać na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej pojazdów dopuszczonych do ruchu w wymienionych państwach, jeżeli posiadają prawidłowo wystawione i nieprzedawnione międzynarodowe świadectwo samochodowe i międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów, oraz jeżeli odnośne pojazdy są zaopatrzone w znaki rejestracyjne państwa, z którego pochodzą i w umieszczoną z tyłu tablicę z literami tego państwa. Tablice te od zmroku do świtu i podczas silnej mgły powinny być oświetlone.

(2) Osoby, wymienione w ust. 1 powinny posiadać dowód uiszczenia opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, jeżeli pojazd nie podlega zwolnieniu od opłaty i okazywać ten dowód na żądanie organów kontrolujących.

§ 86. (1) Międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów nie uprawnia samo przez się do prowadzenia pojazdów zarejestrowanych w Polsce.

(2) Kierowca, posiadający międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów, powinien stosować się do wszelkich przepisów ruchu, obowiązujących na drogach publicznych w Polsce.

(3) Międzynarodowe świadectwo samochodowe i międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów, powinny być okazywane na każde żądanie funkcjonarjuszów policji państwowej, służby drogowej i organów gminnych.

§ 87. (1) W razie stwierdzenia, że pojazd wprowadzony do Polski z zagranicy nie odpowiada warunkom dopuszczenia pojazdów do ruchu na drogach publicznych w Polsce, wojewódzka władza administracji ogólnej, w której okręgu stwierdzono brak tych warunków, może odebrać prawo korzystania z międzynarodowego świadectwa samochodowego i zabronić używania pojazdu do czasu usunięcia braków.

(2) W razie stwierdzenia, że kierowca, mający międzynarodowe pozwolenie na prowadzenie samochodów, nie posiada kwalifikacyj, zapewniających w dostatecznej mierze bezpieczeństwo publiczne, wojewódzka władza administracji ogólnej, w której okręgu brak kwalifikacyj stwierdzono, może odebrać prawo korzystania z międzynarodowego pozwolenia na prowadzenie samochodów.

(3) Władza, która odmówiła uznania międzynarodowego świadectwa samochodowego lub międzynarodowego pozwolenia na prowadzenie samochodów, powinna zawiadomić o tem Ministerstwo Komunikacji, podając w zawiadomieniu adres osoby, której odmówiła uznania.

§ 88. (1) Przed zarejestrowaniem pojazdu, wprowadzonego do Polski z zagranicy bez międzynarodowego świadectwa samochodowego, wolno go użyć na przeciąg najwyżej dwunastu godzin jedynie dla dojazdu do najbliższego miasta wojewódzkiego na podstawie kwitu urzędu celnego i pisemnego stwierdzenia terminu wjazdu przez państwowe organa bezpieczeństwa.

(2) Kwit urzędu celnego należy okazywać na żądanie funkcjonarjuszów policji państwowej, służby drogowej i organów gminnych.

Rozdział dziesiąty.

Ewidencja pojazdów mechanicznych i ich kierowców.

§ 89. Wojewódzkie władze administracji ogólnej powinny prowadzić rejestry dopuszczonych do ruchu pojazdów mechanicznych i ich kierowców.

§ 90. Wojewódzkie władze administracji ogólnej powinny zawiadamiać Komisarza Rządu miasta stołecznego Warszawy o każdem udzieleniu, przedłużeniu, odmówieniu udzielenia, czasowem odebraniu lub odebraniu na stałe pozwolenia na prowadzenie pojazdów, podając imię, nazwisko, rok urodzenia i adres kierowcy względnie osoby, której odmówiono udzielenia pozwolenia, oraz imiona jego rodziców, tudzież rodzaj i numer pozwolenia.

§ 91. Władze administracyjne obowiązane są zawiadamiać Komisarza Rządu miasta stołecznego Warszawy o każdym przypadku ukarania kierowców pojazdów mechanicznych, podając imię, nazwisko, adres i rok urodzenia kierowcy, imiona jego rodziców oraz przepis naruszony i wymiar kary.

§ 92. Komisarz Rządu miasta stołecznego Warszawy prowadzi centralną ewidencję kierowców pojazdów mechanicznych z uwidocznieniem kar, jakie na nich zostały nałożone.

Rozdział jedenasty.

Postanowienie karne.

§ 93. Winni przekroczenia przepisów niniejszego rozprządzenia będą karani w myśl postanowień rozdział IV ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) w brzmieniu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 151).

Rozdział dwunasty.

Przepisy przejściowe i końcowe.

§ 94. (1) Pojazdy mechaniczne i wozy przyczepne pociągów drogowych, dopuszczone przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia do ruchu na drogach publicznych, powinny

być przystosowane do wymagań, zawartych w § 3 tego rozporządzenia w ciągu sześciu miesięcy od jego wejścia w życie.

(2) Minister Spraw Wojskowych zarządzi dostosowanie wojskowych pojazdów do wymagań, przewidzianych w dziale drugim.

§ 95. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie trzydziestego dnia po jego ogłoszeniu. Jednocześnie z tym dniem traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 396).

Poz. 56. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 8 lutego 1933 r. w sprawie znaczków stemplowych.

Poz. 57. Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 6 lutego 1933 r. o zmianach w rozporządzeniu z dnia 14 grudnia 1932 r. w sprawie czasowego zmniejszenia liczby dni pracy, uważanych za tydzień podlegania obowiązkowi zabezpieczenia na wypadek bezrobocia, w odniesieniu do niektórych kategoryj bezrobotnych robotników sezonowych.

Poz. 58. Oświadczenie Rządowe z dnia 18 listopada 1932 r. w sprawie przystąpienia Nowej Zelandji do konwencji między Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej a Jego Królewską Mością odnośnie do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanji i Północnej Irlandji w przedmiocie postępowania w sprawach cywilnych i handlowych, podpisanej w Warszawie dnia 26 sierpnia 1931 r.

Poz. 59. Oświadczenie Rządowe z dnia 16 grudnia 1932 r. w sprawie złożenia przez Hiszpanję dokumentu ratyfikacyjnego konwencji w sprawie określenia najniższego wieku dopuszczania dzieci do pracy przemysłowej, przyjętej jako projekt dnia 28 listopada 1919 r. na Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy w Waszyngtonie.

Poz. 60. Oświadczenie Rządowe z dnia 17 grudnia 1932 r. w sprawie złożenia przez Belgję dokumentu ratyfikacyjnego konwencji dotyczącej odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki przy pracy na roli, przyjętej jako projekt dnia 12 listopada 1921 r. na III sesji Ogólnej Konferencji Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie.

Poz. 61. Oświadczenie Rządowe z dnia 19 stycznia 1933 r. w sprawie zgłoszenia przystąpienia Nowej Zelandji do Porozumienia Madryckiego z dnia 14 kwietnia 1891 r., dotyczącego zwalczania fałszywych oznaczeń pochodzenia towarów, przejrzanego w Handze dnia 6 listopada 1925 r.

II.

Przedruki z Monitora Polskiego.

---

z 1 lutego Nr. 26 Rok 1933

Poz. 37. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 10 stycznia 1933 r. o organizacji wewnętrznej Generalnej Dyrekcji Loterji Państwowej.

z 3 lutego Nr. 27 Rok 1933

Poz. 38. Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 25 stycznia 1933 r. w sprawie wywłaszczenia gruntu w Radomiu na rzecz Skarbu Państwa na potrzeby wojska.

z 4 lutego Nr. 28 Rok 1933

Poz. 39. Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 25 stycznia 1933 r. o przymusowem wywłaszczeniu gruntów na rzecz Skarbu Państwa w celu rozszerzenia przystanku kolejowego Sarnów na linji Łuków—Dęblin.

Poz. 40. Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 31 grudnia 1932 r. w sprawie opłat instytucyj ubezpieczeń społecznych, na pokrycie kosztów nadzoru.

z 6 lutego Nr. 29 Rok 1933

Poz. 41. Umowa, ustalająca warunki pracy i płacy dla dojarek, stale zatrudnionych dziennych robotników rolnych i dla sezonowych robotników rolnych na terenie województw: lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego, z wyłączeniem powiatów: Tarnobrzeg, Kolbuszowa, Nisko, Rzeszów, Łańcut, Przeworsk, Brzozów, Jarosław, Sanok i Krosno.

z 7 lutego Nr. 30 Rok 1933

Poz. 42. Umowa, ustalająca warunki pracy i płacy dla robotników rolnych na terenie województw: lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego z wyłączenim powiatów: Tarnobrzeg, Kolbuszowa, Nisko, Rzeszów, Łańcut, Przeworsk, Brzozów, Jarosław, Sanok i Krosno.

z 8 lutego Nr.31 Rok 1933

Poz. 43. Umowa, utalająca warunki pracy i płacy straży leśnej na obszarze województw: lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego, z wyłączenim powiatów: Brzozów, Jarosław, Krosno, Kolbuszowa, Łańcut, Nisko, Przeworsk, Rzeszów, Sanok i Tarnobrzeg.

z 9 lutego Nr. 32 Rok 1933

Poz. 44. Zarządzenie o nadaniu Bronzowego Krzyża Zasługi.

Poz. 45. Zarządzenie Wojewody Pomorskiego z dnia 31 stycznia 1933 r. o ograniczeniu przemysłu okrężnego w Kościerzynie.

z 10 lutego Nr. 33 Rok 1933

z 11 lutego Nr. 34 Rok 1933

z 13 lutego Nr. 35 Rok 1933

Poz. 46. Rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej z dnia 8 lutego 1933 r. w sprawie powołania Nadzwyczajnej Komisji Rozjemczej dla ustalenia warunków pracy i płacy robotników rolnych na obszarze województw: warszawskiego, białostockiego, lubelskiego, łódzkiego i kieleckiego z wyłączeniem powiatu olkuskiego na rok służbowy 1933/34.

z 14 lutego Nr. 36 Rok 1933

Poz. 47. Obwieszczenie Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrem Komunikacji z dnia 1 lutego 1933 r., w sprawie obligacji 10% pożyczki kolejowej.

z 15 lutego Nr. 37 Rok 1933

Poz. 48. Zarządzenie o nadaniu Złotego Krzyża Zasługi.

Poz. 49. Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 lutego 1933 r. o wywłaszczeniu na rzecz gminy m. st. Warszawy gruntu pod rozszerzenie ulicy Polnej.

Poz. 50. Obwieszczenie Ministra Skarbu z dnia 7 lutego 1933 r. w sprawie umorzenia długu T-wa Drogi Żel. Fabr.-Łódzkiej.

VI.

Okólniki Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

22.

Okólnik Nr. 9

z dnia 7 lutego 1933 r.

(AP. 42/1) o wykładni niektórych postanowień ustawy przeciwalkoholowej z dn. 21 marca 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 423).

Do

P. P. Wojewodów (za wyjątkiem wojewody śląskiego) i Komisarza Rządu m. st. Warszawy.

Postanowienia okólnika z dn. 10 marca 1932 r. Nr. 33 (Dz. Urz. M. S. Wewn. Nr. 5, poz. 54) o wykładni niektórych postanowień ustawy przeciwlkoholowej z dn. 21 marca 1931 r. ulegają następującym zmianom:

a) w punkcie 1 po słowach: „bufety klubowe, związkowe" dodaje się przecinek i wyrazy „kasyna i kluby wojskowe";

b) w punkcie 2 po wyrazach „I i II kl." skreśla się wyrazy: „i w kasynach wojskowych".

23.

Okólnik Nr. 10

z dnia 7 lutego 1933 r.

(GB 16/Ryd/5) o przyznawaniu kosztów przesiedlenia emerytom.

Do

P. P. Wojewodów, Komisarza Rządu m. st. Warszawy, Naczelnika Urzędu Spraw Mniejszości w Katowicach i Prezesów Wojewódzkich Sądów Administracyjnych.

W związku z przejęciem przez Ministerstwo Skarbu z dniem 1 listopada 1932 r. — zgodnie z rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z 3 października 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 86, poz. 735), czynności określonych z art. 10 ustawy z 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 239), Ministerstwo Skarbu pismem z 31 stycznia 1933 r. Nr. D. I. 1917/Em/33 wyjaśniło, że wydawanie decyzyj w sprawie zwrotu kosztów jednorazowego przesiedlenia na zasadzie ust. 1 i 2 art. 21 ustawy emerytalnej z dn. 11 grudnia 1923 r. (Dz. U. R. P. N. 42 z r. 1931, poz. 380) w brzmieniu ustawy z dn. 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz 239), należy do kompetencji odnośnej Izby Skarbowej, względnie Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego Wydział Skarbowy w Katowicach, które będą uskuteczniać wypłatę zaopatrzenia emerytalnego w nowem miejscu zamieszkania emeryta.

Odwołania wnoszone przeciwko wydanym decyzjom w sprawie zwrotu kosztów jednorazowego przesiedlenia, oraz przyznawanie zwrotu kosztów przesiedlenia w drodze wyjątku na zasadzie ust.3 art. 21 powołanej ustawy, należą wyłącznie do kompetencji Ministerstwa Skarbu.

Powyższe podaje Ministerstwo Spraw Wewnętrznych do wiadomości i użytku urzędowego.

Zarazem Ministerstwo uchyla okólnik swój z 20 maja 1927 r. Nr. 117 (Zb. Zarz. M. S. Wewn. str. 1146) oraz pismo okólne z 15 czerwca 1928 r. Nr. OB. 1177 (Zb. Zarz. M. S. Wewn. str. 1149), jako nieaktualne wobec odmiennego unormowania zwrotu emerytom kosztów przesiedlenia art. 1 p. 14 ustawy z 18 marca 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 170).

24.

Okólnik Nr. 11

z dnia 11 lutego 1933 r.

(Wojsk. L. 1/39/1) o zwolnieniu od obowiązku dostarczania podwód gminnych dla właścicieli koni, oddających konie do p. w. konnego.

Do

P. P. Wojewodów i Komisarza Rządu m. st. Warszawy.

Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego przystąpił do organizowania oddziałów p. w. konnego t. zw. „krakusów" na zasadach ustalonych przez Ministra Spraw Wojskowych, które w porozumieniu z Min. Spraw Wewnętrznych między innemi przewidują stosowanie ulg w nakładaniu obowiązku dostarczania podwód gminnych na tych właścicieli koni, którzy oddadzą posiadane konie do szeregów krakusów.

Ponieważ rozwój organizacji p. w. konnego zależny będzie w znacznej mierze od stopnia zainteresowania się właścicieli koni temi ulgami, które zwiększać się będzie niewątpliwie w miarę wprowadzania ulg w życie, z tych względów proszę P. P. Wojewodów o wydanie zarządzenia, polegającego na odpowiedniem zaleceniu związkom komunalnym na podległym P. P. Wojewodom obszarze, aby powzięły uchwały zwalniające właścicieli koni, świadczących na rzecz p. w. konnego od obowiązku dostarczania podwód gminnych lub od obowiązku świadczeń pieniężnych(składki) na pocztę gminną, o ile powinność podwodową w naturze zastąpiono składką na utrzymanie poczty gminnej.

Równocześnie zechcą P. P. Wojewodowie wydać polecenie starostom wywierania w tym względzie na gminy swego wpływu oraz wezwania zarządów gmin, aby sprawy udzielania wymienionych zwolnień traktowały z należytem zrozumieniem znaczenia p. w. konnego dla Państwa i konieczności stworzenia korzystnych warunków dla rozwoju p. w. przez wprowadzenie wymienionych ułatwień w organizowaniu i pracy p. w. konnego.

Przy stosowaniu zwolnień od przypadającego na właścicieli koni obowiązku dostarczania podwód gminnych i ustalaniu wysokości ulg dla poszczególnych właścicieli koni, jako podstawę przyjmować należy procentowy stosunek zadeklarowanych koni do ilości koni, posiadanych przez danego właściciela. Np. właściciel, który zadeklarował jednego konia i posiada tylko tego jednego, zwolniony byłby w 100% od obowiązujących go świadczeń, posiadający dwa konie, z których jednego oddał do p. w. konnego, w 50% i t. d.

Przyznawanie ulg dla właścicieli koni winno następować na pisemny wniosek, zgłoszony przez właściwego komendanta rejonu krakusów i przyznane zwolnienie od świadczeń przysługiwać ma właścicielom koni zasadniczo tak długo, jak długo koń jego pozostaje w szeregach krakusów.

W wypadkach jednak stwierdzenia przez tychże komendantów nieusprawiedliwionej nieobecności koni na zbiórkach, nakazanych właścicielom koni, przyznane ulgi powinny być bezzwłocznie cofnięte, każdorazowo na podstawie pisma komendanta rejonu krakusów, skierowanego do zainteresowanej gminy.

25.

Okólnik Nr. 12

z dnia 14 lutego 1933 r.

(Wojsk. J. 3/1) o przeglądzie koni w roku 1933.

Do

P. P. Wojewodów i Komisarza Rządu m. st. Warszawy.

Na zasadzie art. 15 i 16 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 8 listopada 1927 r. o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony Państwa (Dz. U. R. P. Nr. 98/27, poz. 859),zarządzam przegląd (klasyfikacja wojskowa, wydawanie dowodów tożsamości, zapisywanie do ksiąg ewidencyjnych, względnie poczynienie ewentualnych zmian w klasyfikacji), następujących kategoryj koni:

a) na terenie całego Państwa ,

1) 4-letnich (t. j. urodzonych w 1929 r.),

2) starszych, które z jakichkolwiekbądź powodów dotychczas nie otrzymały dowodów tożsamości i nie zostały zapisane do ksiąg ewidencyjnych,

3) 13-to i 14-to letnich (t. j. urodzonych w 1919 r. i 1920 r.), posiadających już w dowodach tożsamości wpisane kategorje: W^1, W^2, AL, AC lub T;

b) na terenie niektórych powiatów,

4) 5-letnich i starszych, które mają w dowodach tożsamości wpisane kategorje: W^1, W^2, AL, AC lub T.

Przegląd koni wymienionych w punkcie 4 może być przeprowadzony jedynie na zasadzie uprzedniego porozumienia się właściwych dowódców O. K. z Panami Wojewodami (Panem Komisarzem Rządu).

Termin przeglądu koni w roku bieżącym jak i wszelkie czynności powiatowych władz administracji ogólnej oraz urzędów gminnych, związane z przeprowadzeniem przeglądu, powinny być ustalone i dokonane zgodnie z zarządzeniem z dn. 15 lutego 1932 r. Nr. Wojsk. J. 3/1/3.

W związku z powyższem wydadzą Panowie Wojewodowie (Pan Komisarz Rządu) ze swej strony podległym powiatowym władzom administracji ogólnej stosowne w tej mierze zarządzenia, kładąc specjalny nacisk by przegląd został przeprowadzony z jak największą dokładnością i sprawnością.

26.

Okólnik Nr. 13

z dnia 15 lutego 1933 r.

(BO. 47/150) w sprawie wykonania uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów z dnia 10 stycznia 1933 r.

Do

P. P. Wojewodów (za wyjątkiem śląskiego).

Na zasadzie uchwały Komitetu Ekonomicznego Ministrów z dnia 21 lipca 1932 r., została wdrożona w poszczególnych miastach akcja budowy tanich, małych domków w okresie od 1933 do 1935, r., a w związku z tem Komitet Ekonomiczny Ministrów dalszą uchwałą z dnia 10 stycznia 1933 r. postanowił spowodować:

1) rewizję opłat za przyłączenia uliczne kanalizacyjne i wodociągowe;

2) zmniejszenie kosztów inwestycyj miejskich przy urządzaniu ulic;

3) ograniczenie do koniecznego minimum formalności, związanych z zatwierdzeniem planów budowlanych;

4) wprowadzenie ulg w opłatach na rzecz samorządów przy załatwianiu formalności inspekcyjno-budowlanych;

5) uregulowanie norm opłat, pobieranych przez Komitety Rozbudowy, względnie magistraty w związku z przydziałem kredytów.

W związku z powyższą uchwałą, proszę Pana Wojewodę o niezwłoczne spowodowanie odpowiednich uchwał poszczególnych związków komunalnych, któreby miały na celu:

1) Rewizję, unormowanie i obniżenie opłat za przewody i przyłączenia uliczne (kanalizacyjne i wodociągowe), wykonywane przez odnośne miasta na koszt właścicieli nieruchomości.

Uchwały powyższe wyczerpywać powinny między innemi sprawy następujące:

a) art. 174 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 202), uprawnia zarządy miejskie na podstawie odnośnej uchwały rady miejskiej, do przerzucenia kosztu pierwszego urządzenia ulic i placów, w całości lub w części, na właścicieli przyległych do tych ulic działek w stosunku do osiąganych przez nich — wskutek urządzenia ulicy — korzyści. Zgodnie z powyższem, koszt urządzenia kanalizacji i wodociągu w ulicy, może być przez miasto przełożony na odnośnych właścicieli działek w wysokości, ustalonej uchwałą rady miejskiej, nie wyższej jednak niż taka, która odpowiada kosztom założenia przewodów o najmniejszym rozmiarze, stosowanym w danej miejscowości. Koszt wykopu, który stanowi najwyższą pozycję w koszcie ogólnym, winien być liczony nie według głębokości faktycznej przewodu, zależnej od szeregu względów technicznych natury ogólnej, ale według najmniejszej głębokości przewodu kanalizacyjnego, potrzebnej dla odwodnienia piwnic przy ulicy położonych, względnie według najmniejszej ustalonej dla danego osiedla głębokości przykrycia przewodów wodociągowych. Szerokość wykopu należy liczyć według wymiaru, stosowanego dla najmniejszej średnicy przewodu.

Wysokość udziału poszczególnych właścicieli działek w koszcie budowy wodociągu lub kanału ulicznego, obliczana być winna według rozmiaru korzyści, osiąganych wskutek urządzenia przewodu w ulicy. Stosowane dotychczas przeliczanie udziału w kosztach wyłącznie na zasadzie długości frontu działki nie jest słuszne, należałoby wprowadzić ponadto czynniki, zależne od powierzchni parceli, powierzchni względnie kubatury zabudowania i in. (patrz „Miejscowe Przepisy Budowlane dla Miast“ 1930 r. § 36. Projekt Związku Miast Polskich).

Jeżeli przewody kanalizacyjne i wodociągowe rozmieszczone być mają parami po obu stronach ulicy, zainteresowani właściciele nieruchomości mogą być ewentualnie pociągnięci do udziału w kosztach budowy jednej tylko pary przewodów o najmniejszej średnicy.

W wypadku, gdy ulica jest zabudowana, lub też ma być zabudowana z jednej tylko strony (plantacje, parki, rzeka i t. p.), wówczas zainteresowani właściciele nieruchomości obciążeni być mogą co najmniej 50% kosztów rzeczywistych budowy przewodu najmniejszej stosowanej średnicy.

Na wypadek, gdy ulica jest słabo zabudowana, lub też zupełnie niezabudowana, zaś na jej odległym końcu powstanie blok, osiedle lub kolonja domów, których właściciele żądają przyłączenia do miejskiej sieci kanalizacji i wodociągów, wówczas koszta budowy tych inwestycyj mogą być pokryte przez miasto, jeżeli nie znajduje innych środków, drogą zaciągnięcia pożyczki u zainteresowanych do wysokości 50% ogólnych kosztów budowy. Pożyczka ta powinna być amortyzowana w okresie najdalej 10-letnim, w równych ratach rocznych, oraz oprocentowana co najmniej na 3% w stosunku rocznym. Magistrat winien się ponadto zobowiązać, iż w wypadku szybkiego zabudowania się odnośnej ulicy zamortyzuje przed ostatecznym terminem z dochodów, uzyskanych przez ewentualne pociągnięcie nowych adjacentów do udziału w kosztach urządzenia ulicy, względnie z dochodów za użytkowanie odnośnego kanału lub wodociągu, przez tychże adjacentów.

Jeżeli zainteresowani nie są w możności udzielenia pożyczki, zaś miasto nie może pokryć budowy z budżetu, wówczas winno ono pozwolić na stosowanie miejscowych urządzeń techniczno-sanitarnych, racjonalnie zaprojektowanych (indywidualnych względnie grupowych); nadzór nad temi urządzeniami wykonywać będzie gmina, konserwację zaś zainteresowani właściciele. Urządzenia te winny być w miarę możności tak budowane, aby ewentualne przyłączenie posesji do sieci miejskiej w przyszłości było możliwe do urzeczywistnienia, bez nadmiernych kosztów.

W związku z powyższem, ażeby uniknąć nadmiernych kosztów budowy i często przez długi okres czasu nierentujących się inwestycyj, z drugiej zaś strony nie tamować budownictwa mieszkaniowego, winny dotyczące miasta poddać niezwłocznie rewizji swą politykę przeznaczania terenów pod zabudowę w tym sensie, ażeby tereny, mające odpowiednie warunki ogólne do zabudowy, mogły być zabudowywane pomimo to, że zaopatrzenie tych terenów w wodę z wodociągu miejskiego, względnie przyłączenie ich do miejskiej sieci kanalizacyjnej będzie, z uwagi na brak funduszów, utrudnione;

b) przyłączenia domowe, wodociągowe i kanalizacyjne (t. zw. przykanaliki) winny być zgodnie z miejscowemi przepisami wykonywane przez magistraty we własnym zarządzie lub też za pośrednictwem koncesjonowanych, upoważnionych przez magistrat, firm prywatnych. Z uwagi na możliwość potanienia budowy przyłączeń domowych w drodze dopuszczania firm prywatnych do wolnej konkurencji, byłoby wskazane dopuszczenie tych firm do wykonywania przyłączeń pod nadzorem magistratów w jak najszerszym zakresie. W tym samym celu należałoby znieść ryczałtowe opłaty, stosowane w niektórych miastach za przyłączenia wodociągowe (łącznie z ustawieniem wodomierza), zaś w ich miejsce zastosować opłaty według kosztów rzeczywistych, oparte na ustalonych cenach jednostkowych;

c) w wypadku, gdy przewód wodociągowy leży pod trotuarem po jednej stronie ulicy, długość przyłączenia na terenie ulicy, której koszt pokrywa adjacent, liczyć się winna od jej osi do granicy nieruchomości (linji regulacyjnej), nie może jednak przekraczać normy, przewidzianej w powołanym artykule 174 prawa budowlanego, t. j. 10 m. b. Gdy natomiast przewody uliczne, kanalizacyjne i wodociągowe, leżą parami po obu stronach ulicy (np. pod trotuarami), wówczas długość przykanalika, względnie przyłączenia wodociągowego na terenie ulicy, której koszt przerzucony ma być na adjacenta, liczyć się winna od osi przewodu do granicy nieruchomości (linji regulacyjnej).

Reasumując powyższe, należy dążyć do obniżenia kosztów budowy przewodów ulicznych, oraz przyłączeń domowych drogą:

— dopuszczenia dla małych posesyj, przy przyłączeniach wodociągowych, minimalnej średnicy rur żeliwnych 40 mm., zaś w wypadkach, zasługujących na uwzględnienie nawet rur gazowych 25 mm., ocynkowanych i owiniętych jutą smołowaną;

— wprowadzenia nowych cenników na dotyczące roboty, opracowanych na podstawie gruntownej rewizji cenników obecnie obowiązujących i opartych na nowej analizie cen jednostkowych, odpowiadających obecnym warunkom ekonomicznym;

— skasowania opłat ryczałtowych za przyłączania domowe w myśl uzasadnienia, podanego w ustępie b);

— przeprowadzenia najdalej idącej rewizji opłat za formalności związane z zatwierdzaniem projektów przyłączeń domowych i instalacyj wewnętrznych w domach, oraz za nadzór techniczny przy ich budowie;

d) rachunki i kosztorysy wykonawcze na roboty uliczne i przyłączeniowe (wodociągowe i kanalizacyjne), przedkładane zainteresowanym właścicielom nieruchomości, powinny odpowiadać rzeczywistym wydatkom, nie mogą jednak zawierać wyższych cen jednostkowych, niż podaje obowiązujący cennik magistratu zatwierdzony przez radę miejską.

2) Dla zmniejszenia kosztów urządzenia ulic, oraz sposobu i wysokości pokrycia części kosztów tego urządzenia przez właścicieli przyległych działek, należy:

układ sieci ulicznej na nieurządzonych terenach tak projektować, aby arterje komunikacyjne, wymagające ze względu na swe przeznaczenie znacznych szerokości i wzmocnionej nawierzchni, były wyraźnie zaznaczone i celowo założone, natomiast ulice o charakterze mieszkaniowym tak pomyślane, aby obsługiwały tylko parcele położone przy nich, lub co najwyżej daną dzielnicę, nie przyjmując ruchu tranzytowego i międzydzielnicowego miejskiego.

Takie założenie sieci ulicznej umożliwi stosowanie dla ulic mieszkaniowych, nieobciążonych ruchem, tanich nawierzchni i małych profili poprzecznych. Poza tem należy unikać stosowania bez istotnej potrzeby ulic krzywych, które powodują dodatkowe koszty: przy wyznaczaniu ulic na terenie, przy budowie bardziej skomplikowanych przewodów wodociągowych, kanalizacyjnych i innych, a w niektórych wypadkach, utrudniają uszczelnienie tych przewodów, oraz celowe wyzyskanie terenów (parcel) budowlanych.

Szerokość w świetle linij regulacyjnych arteryj komunikacyjnych (głównych ulic miasta lub poszczególnych jego dzielnic), doprowadzających do ulic mieszkaniowych oraz szerokość jezdni i chodników tych arteryj, powinna być w miarę możności nieznaczna i dostosowana do rzeczywistych potrzeb ruchu w najbliższym okresie czasu.

Stosowanie frontowych linji zabudowania, odsuniętych na odpowiednią odległość od linji regulacyjnych umożliwi w przyszłości, w miarę wzrostu ruchu, rozszerzanie tych arteryj komunikacyjnych.

Szerokość ulic mieszkaniowych w świetle linij regulacyjnych powinna być ograniczona w miarę możności do 7-miu-9-ciu m.

Dla ulic krótkich, w których można zastosować jezdnię jednotorową, rozstaw linij regulacyjnych powinien być zmniejszony nawet do 3-ch — 4-ch m.

Szerokość jezdni ulic mieszkaniowych powinna być ograniczoną — przy dwutorowym pasie jezdni do 4.60 m., — przy jednotorowym do 2.20 m. Pozostałe wolne pasma ulicy powinny być przeznaczone na chodniki, a przy szerszem rozstawieniu linij regulacyjnych, — na zieleńce.

Powyższe minimalne wymiary mogą być odpowiednio powiększone przy stosowaniu głębszych ścieków odwadniających również nie dotyczą one arteryj spacerowych, których stosowanie powinno być ograniczone do rzeczywistych potrzeb osiedla lub jego dzielnicy.

Przy wyborze typu nawierzchni jezdni należy dokładnie rozważyć, jaki typ w poszczególnym wypadku będzie najodpowiedniejszy i zarazem najtańszy. W szczególności dla ulic mieszkaniowych, należy stosować najtańszy typ w danej miejscowości i w danych warunkach, a więc:

— nawierzchnię jezdni leszowo-gruzową, z kamienia tłuczonego „szosa“, a nawet w pewnych wypadkach, gdy na to pozwala budowa geologiczna terenu, jezdnię gruntową;

— nawierzchnię chodników — leszowo-gruzową; w pewnych wypadkach, gdy przewidywany ruch na ulicy będzie minimalny, można nawet stosować zamiast chodników pasma obsiane trawą;

— krawężniki — z kamienia łamanego lub gazonowe lub też zamiast krawężników—ścieki, brukowane kamieniem polnym lub łamanym, w zależności od warunków miejscowych;

— torowiska dla linij tramwajowych — obsiane trawą i tańsze systemy sieci górnej (na słupach z wysięgnikami);

— napowietrzne sieci kabli niskiego napięcia elektrycznego oświetlenia.

Ceny jednostkowe poszczególnych robót i materjałów powinny być poddane gruntownej rewizji celem ich obniżenia.

Poza tem należy dążyć do stworzenia przed rozpoczęciem sezonu budowlanego takiego **programu budowy ulic,** któryby umożliwił zatrudnienie bezrobotnych, korzystających z zapomóg funduszu bezrobocia, nietylko przy samej budowie dróg, lecz i w przedsiębiorstwach miejskich, produkujących materjały do budowy tych dróg i ulic.

Gminy, dążąc we własnym interesie do wzmożenia ruchu budowlanego, a w szczególności w celu poparcia wszczętej akcji budowy tanich domów, — powinny w miarę możności same przystąpić do wykonania ulic na terenach, przeznaczonych na wspomnianą akcję, względnie przyjść z pomocą materjalną, bądź przez dostarczanie sił roboczych z pośród bezrobotnych, pobierających zasiłki z funduszu bezrobocia, lub przez dostarczenie na swój koszt materjałów do budowy tych dróg i ulic, które właściciele przyległych działek zechcą budować we własnym zakresie, w myśl artykułów 64 — 67 prawa budowlanego.

3) Ograniczenie formalności związanych z zatwierdzaniem planów budowlanych domów, powstających na terenach przeznaczonych na omawianą akcję, powinno być przeprowadzone w tym kierunku ,aby w wypadkach zgłoszenia budowy według jednego z planów, uznanych i przyjętych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych za wzorowe typy i opatrzonych klauzulą Ministerstwa, gminy miejskie ograniczyły swe czynności, przewidziane w art. 385 p .a) prawa budowlanego, do wydawania zezwoleń na budowę bez rozpatrywania projektu pod względem technicznym, jednak po rozważeniu zgodności usytuowania budynku z przepisami obowiązującemi i ewentualnie planem zabudowania.

4) Dla wprowadzenia ulg w opłatach na rzecz samorządu, przy załatwianiu formalności inspekcyjno-budowlanych, szczególnie dla budujących małe domy, samorządy powinny dla poparcia ruchu budowlanego stosować w pobieranych opłatach jak najdalej idące ulgi w granicach 25 — 50% opłat, pobieranych w normalnych wypadkach.

W wypadkach zaś budowania według typowego — przyjętego przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych projektu, budujący powinien być zwalniany z całkowitej opłaty za pozwolenie na budowę (zatwierdzenie projektu).

5) Ujednostajnienie opłat pobieranych przez Komitety Rozbudowy lub magistraty, od udzielanych kredytów budowlanych, powinno być przeprowadzone w tym kierunku, aby w tych miastach prowincjonalnych, gdzie opłaty są pobierane od wymienionych wyżej czynności, wysokość tych opłat wynosiła:

od sumy		do	4.000 zł.	— (wolne od opłaty)
„ „	4.001 zł.	„	100.000	„ 0,2%
„ „	100.001	„	300.000	„ 0,15%
„ „	300 001 „	„	500.000	„ 0,12%
„ „	powyżej .	.	500 000	„ 0,1%

W związku z powyższem proszę Pana Wojewodę, aby zechciał wezwać niezwłocznie magistraty podległych mu miast, skanalizowanych względnie zaopatrzonych w wodociągi, **do szczegółowego opracowania w możliwie najkrótszym czasie** — odnośnie pkt. 1) projektów nowych cenników wraz z analizą cen jednostkowych na roboty kanalizacyjno-wodociągowe i przyłączeniowe, które mają być wykonywane w myśl zasad wyżej wyszczególnionych w p. 1-a do e), oraz do **wyjednania** u właściwych organów uchwalających związków komunalnych uchwał na te projekty **i przedstawienia ich** wraz z uchwałami Panu Wojewodzie.

Natomiast magistraty miast z ludnością 15.000 i wyżej powinny również w najkrótszym czasie przedstawić Panu Wojewodzie projekty przepisów w sprawach wymienionych w punktach 2 i 4, uchwalone przez wyżej wspomniane organa uchwalające i uchwały powzięte w sprawach wymienionych w p. 5.

Po otrzymaniu od magistratów powyższych cenników i projektów przepisów, zechce Pan Wojewoda wszelkie te materjały poddać zbadaniu, a następnie bezzwłocznie przesłać je Ministerstwu wraz z odpowiedniemi wnioskami.

VII.

Pisma Okólne Ministerstwa Spraw Wewnętrznych

27.

Pismo Nr. GB. 31/2/9.

z dnia 1 lutego 1933 r.

o postępowaniu przy dokonywaniu przelewów.

P. P. Wojewodom i Komisarzowi Rządu m. st. Warszawy.

do wiadomości wślad za pismem z dnia 2 grudnia 1932 r. Nr. GB. 31/2/7 w sprawie zmiany trybu postępowania przy dokonywaniu przelewów.

MINISTERSTWO SKARBU
L. D. III. 20887/6/32.

Postępowanie przy dokonywaniu przelewów.

Do

wszystkich władz centralnych, wszystkich departamentów i samodzielnych urzędów Min. Skarbu, wszystkich izb skarbowych oraz Komendy Straży Granicznej.

Na zapytanie jednej z izb skarbowych Ministerstwo Skarbu wyjaśnia, że zarządzeniem tut. z dnia 22 listopada 1932 r. L. D. III. 16398/6/32 (Dz. Urz. M. Sk. z 1932 r. Nr. 34, poz. 531) ustalono, jako zasadę, aby wszelkie przelewy z rachunków, otwartych w danej izbie skarbowej (Wydziale skarbowym) na rachunki, otwarte w innych izbach skarbowych względnie kasach urzędów skarbowych, dokonywane były w drodze obrotu P. K. O. Tem samem nie powinny również być nadal stosowane asygnacje **„z upoważnieniem do przelewu“** (np. z kredytów otwartych w izbie skarbowej na rachunki bieżące w innych kasach lub izbach skarbowych), zamiast których to asygnacyj należy obecnie wystawiać czeki przelewowe na P. K. O. W odstępstwie od tej zasady nie wyklucza się stosowania asygnacyj „z upoważnieniem do przelewu“ w tych wypadkach, kiedy chodzi o wyczerpanie posiadanego ewentualnie zapasu blankietów asygnacyj. Natomiast wobec wyżej zacytowanego zarządzenia Ministerstwa Skarbu, dokonywanie przelewów w trybie § 52 Instr. kas. zapomocą asygnacyj (zleceń wypł. z r-ków bież.) „na przelew“ nie może być nadal stosowane.

Jednocześnie, dążąc do ograniczenia obrotów gotówkowych w kasach urzędów skarbowych. Ministerstwo Skarbu zaleca dokonywanie wypłat w drodze obrotu P. K. O. również w tych wypadkach, w których dotychczas stosowano asygnacje „z upoważnieniem **do wypłaty“.**

Kierownik Departamentu
(—) **Nowak.**

28.

Pismo Nr. SS. 75/16/2.

z dnia 3 lutego 1933 r.

o stanowisku N. T. A., dotyczącego rozwiązania rady miejskiej i złożenia członków magistratu.

Do

P. P. Wojewodów województw centralnych.

Wobec zdarzających się jeszcze wypadków różnolitej interpretacji uprawnień władz nadzorczych, wypływających z postanowień art. 66 i 67 dekretu o samorządzie miejskim z dn. 4 lutego 1919 r. (Dz. Pr. Nr. 13, poz. 140), Ministerstwo Spraw Wewnętrznych podaje poniżej stanowisko Najwyższego Trybunału Administracyjnego zajęte w motywach wyroku z dnia 14 listopada 1932 r. L. Rej. 4857/29 (w składzie 5-ciu sędziów):

I. Legitymacja członków magistratu do zaskarżenia decyzji władzy nadzorczej, dotyczącej rozwiązania rady miejskiej.

Najwyższy Trybunał Administracyjny stanął na stanowisku, iż członkowie magistratu mają legitymację do zaskarżenia do Najwyższego Trybunału Administracyjnego zarządzenia władzy nadzorczej rozwiązującego radę miejską zgodnie z art. 9 ustawy z dnia 3.8.1922 r. (Dz. U. R. P., poz. 400/1926 r.), a to dlatego, iż w myśl art. 12 dekretu o samorządzie miejskim z dnia 4.II.1919 r. są również członkami rady miejskiej i rozwiązanie rady miejskiej narusza również prawa członków magistratu.

II. Zarządzenie o rozwiązaniu rady miejskiej z art. 66 dekretu z 4.II.1919 r. o samorządzie miejskim i złożeniu z urzędu członków magistratu z art. 67 tegoż dekretu należy do zakresu swobodnego uznania władzy nadzorczej.

Odnośnie tej tezy, Najwyższy Trybunał Administracyjny powołuje się na uzasadnienie zawarte w motywach swych wyroków z dnia 15. XII.1924 r. L. Rej. 348-351/24 i z dn. 31.III.1931 roku L. Rej. 2225/29 oraz z dn. 26.I.1932 r. L. Rej. 5826, 7, 8, 9/29. W wymienionych wyrokach Najwyższy Trybunał Administracyjny przyjął i uzasadnił powyższe stanowisko.

III. Ocena, czy w konkretnym wypadku zachodzi potrzeba, ze stanowiska celowości, wydania zarządzenia rozwiązania rady miejskiej, względnie złożenia z urzędu członków magistratu, nie podlega kontroli Najwyższego Trybunału Administracyjnego, a to dlatego, iż Najwyższy Trybunał Administracyjny, jak to wynika z treści art. 3 pkt. b) ustawy z dn. 3.8.1922 r. powołany jest jedynie od rozważania, czy nie zachodzi przekroczenie przez władzę granic swobodnego uznania, oraz czy wydana decyzja nie może być uważana za dowolną, lub niezgodną ze stanem faktycznym, ujawnionym w aktach.

IV. Za rezultat gospodarki miejskiej ponoszą całkowitą odpowiedzialność organa reprezentacji miejskiej.

Najwyższy Trybunał Administracyjny uzasadnia swe stanowisko tem, iż zgodnie z art. 11 dekretu o samorządzie miejskim do własnego zakresu działania gminy miejskiej należą wszystkie sprawy, które dotyczą dobrobytu materjalnego jej mieszkańców i w szczególności zarządzenie majątkiem gminy oraz jej dochodami i wydatkami. Z postanowień tego artykułu oraz z postanowień rozp. Prezydenta Rzeczypospolittej z dn 17. VI.1924 r. (Dz. U. R. P., poz. 522) wynika, że prowadzenie gospodarki miejskiej należy całkowicie do zakresu działania władz komunalnych. Wobec powyższego za rezultat gospodarki miejskiej ponoszą całkowitą odpowiedzialność: magistrat jako bezpośrednio prowadzący tę gospodarkę i rada miejska jako obowiązana do sprawowania nad działalnością magistratu kontroli i hamowania niewłaściwych jego zarządzeń.

V. „Solidarna odpowiedzialność członków magistratu“.

Najwyższy Trybunał Administracyjny stanął na stanowisku, iż „solidarna“ odpowiedzialność członków magistratu nie oznacza odpowiedzialności jednego członka magistratu za czyny innego, lecz termin ten może oznaczać wspólną odpowiedzialność wszystkich członków magistratu, występujących i działających jako jedno ciało zbiorowe.

Z braku zastrzeżeń w przepisach dekretu z dn. 4.II.1919 r. o samorządzie miejskim, władza nadzorcza może wykorzystać swoje uprawnienia, wynikające z art. 67 tegoż dekretu zarówno w stosunku do każdego poszczególnego członka magistratu, jak i w stosunku do wszystkich jednocześnie. Złożenie z urzędu członków magistratu z art. 67 wymienionego dekretu i rozwiązanie rady miejskiej z art. 66 tegoż dekretu niema charakteru zarządzenia dyscyplinarnego, stwierdzającego winę poszczególnych osób, wchodzących w skład organów reprezentacji miejskiej, — lecz jest zarządzeniem, powziętem w celu poprawy stwierdzonego, jako ujemny, stan gospodarki miejskiej.

29.

Pismo Nr. GB. 19/26
z dnia 3 lutego 1933 r.
o korespondencji z organami Kontroli Państwowej.

Do

P. P. Wojewodów, Komisarza Rządu m. st. Warszawy i Naczelnika Urzędu Spraw Mniejszości w Katowicach.

Najwyższa Izba Kontroli oznajmiła, że poszczególne starostwa skierowują do niej zawiadomienia o mających odbyć się licytacjach, przetargach i t. p., przyczem zawiadomienia te wysyłane są zazwyczaj zbyt późno (zdarzył się wypadek otrzymania zawiadomienia o licytacji nazajutrz po terminie).

Kontrola gospodarki urzędów, podległych władzom centralnym, wchodzi w zakres kompetencji Okręgowych Izb Kontroli; wszelka zatem korespondencja, dotycząca spraw gospodarczych, winna być przez te urzędy kierowana bezpośrednio do właściwych Okręgowych Izb Kontroli.

Rozumie się samo przez się, że o ile chodzi o sprawy terminowe, to zawiadomienia winny być wysyłane z takiem obliczeniem, by Okręgowa Izba Kontroli mogła je otrzymać dość wcześnie i ewentualnie wysłać swego delegata celem wzięcia udziału w komisji lub przetargu.

Ministerstwo prosi Panów o wydanie w poruszonej sprawie odpowiednich zarządzeń.

Pismo niniejsze ma związek z okólnikiem Nr. 98 z 18.IV.1930 r. (Zb. Zarz. M. S. Wewn. str. 387), zawierającym przepisy obowiązujące przy sprzedaży, wymianie lub odstąpieniu przedmiotów zbędnych oraz odpisaniu z ksiąg inwentarzowych przedmiotów zniszczonych.

30.

Pismo Nr. Pers. 107/3
z dnia 4 lutego 1933 r.
o patentach oficerskich.

Do

I. P. P. Wojewodów, Komisarza Rządu w Warszawie, Komendanta Głównego Policji Państwowej, Dyrektora Głównego Urzędu Statystycznego, Dowódcy Korpusu Ochrony Pogranicza, Naczelnika Urzędu Spraw Mniejszości w Katowicach, Prezesów Wojewódzkich Sądów Administracyjnych w Poznaniu i Toruniu.

II. P. P. Dyrektorów Departamentów, Szefów Biur i Naczelników Wydziałów w Zarządzie Centralnym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Uzupełniając pismo okólne z dnia 23 listopada 1932 r. Nr. Pers. 107/3 (Dziennik Urzędo-

wy Min. Spraw Wewn. Nr. 18, poz. 244), Ministerstwo Spraw Wewnętrznych na skutek pisma Ministerstwa Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1933 r. Nr. 5410-Og. prosi o podanie do wiadomości podwładnych Panom zainteresowanych urzędników, że zgłoszenia o patenty oficerskie mogą być nadal wnoszone w trybie, wskazanym w powołanem na wstępie piśmie okólnem.

31.

Pismo Nr. SF. 82/24/6.

z dnia 6 lutego 1933 r.

o wymiarze opłat drogowych od gruntów kolejowych.

Do

P. P. Wojewodów w Tarnopolu, we Lwowie, Krakowie i Stanisławowie.

Opierając się na na przeprowadzonej z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych korespondencji, Ministerstwo Komunikacji w r. 1929 wyjaśniło dyrekcjom kolejowym w województwach południowych, iż związki komunalne nie mogą pociągać zarówno kolei państwowych, jak również prywatnych, do jakichkolwiek świadczeń na rzecz swoich dróg.

Na podstawie takiego wyjaśnienia dyrekcje kolejowe wstrzymały się od zapłaty opłat drogowych od gruntów, stanowiących własność Polskich Kolei Państwowych na rzecz związków komunalnych.

W r. 1931 nastąpiła reasumcja stanowiska Ministerstwa Spraw Wewnętrznych oraz Ministerstwa Komunikacji w sprawie powyższej; w szczególności ustalono, iż grunty kolejowe, opłacające państwowy podatek gruntowy, podlegają również obciążeniu opłatami drogowemi na rzecz pow. związków komunalnych.

Wobec tego powstała kwestja wyrównania powstałych w latach ubiegłych zaległości, w szczególności zaś także uiszczenia kar za zwłokę od zaległych sum.

Ponieważ jednakże zwłoka w uiszczeniu opłat drogowych za lata 1929 — 1931 nastąpiła bez winy dyrekcyj kolejowych, które opierały się na pouczeniu ze strony władz centralnych, iż opłaty te nie należą się, przeto słusznem zupełnie i uzasadnionem jest ich obecne żądanie, aby je za ten okres (t. j. do dnia wydania pisma wyjaśniającego Min. Spraw Wewnętrznych z dnia 26.VIII.1931 r. Nr. SF. 4848/3) zwolnić od uiszczania kar za zwłokę.

Ministerstwo prosi Pana Wojewodę o spowodowanie, aby powiatowe związki komunalne na obszarze powierzonego Panu województwa przeprowadziły umorzenie kar za zwłokę, nałożonych na dyrekcję kolejową z tytułu zaległych opłat drogowych za czas od r. 1929 do dnia 26. VIII.1931 r.

32.

Pismo Nr. A. P. 1294/P. Zm.

z dnia 8 lutego 1933 r.

o emigrantach do Palestyny.

MINISTERSTWO
OPIEKI SPOŁECZNEJ
Nr. 1294 P. Zm.
Warszawa,
dnia 8 lutego 1933 r.

Do

Panów Wojewodów i Komisarza Rządu m. st. Warszawy.

Ministerstwo przesyła odpis pisma Min. Opieki Społ. do wiadomości i przestrzegania.

Do

Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Departament Administracyjny, Wydział Porządku Publicznego w/m.

Jedną z kategoryj emigrantów, dopuszczanych do wjazdu do Palestyny w charakterze imigrantów na zasadzie palestyńskiej ustawy imigracyjnej, są uczniowie (kategorja B/3 wspomnianej ustawy imigracyjnej), którzy udają się do Palestyny celem szkolenia się w średnich i wyższych zakładach naukowych, stworzonych i utrzymywanych przez tamtejszą żydowską instytucję narodową. Uczniowie ci po ukończeniu studjów pozostają nadal na stałe w Palestynie jako imigranci.

Wspomniana kategorja napotyka trudności przy uzyskiwaniu bezpłatnych (emigracyjnych) paszportów zagranicznych, mimo, że otrzymuje zaświadczenie krajowych władz emigracyjnych na uzyskanie takiego paszportu. Trudności te polegają na tem, że władze wystawiające paszporty na wyjazd zagranicę, opierając się na wskazanym w podaniu celu wyjazdu zagranicę (w celach naukowych), żądają od tej kategorji emigrantów przedstawienia zaświadczenia Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego; zaświadczenia takiego emigranci tej kategorji otrzymać nie mogą, gdyż zakłady naukowe w Palestynie, na które tacy uczniowie-emigranci są przyjmowani, nie są zaliczone przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego do tych zakładów, których studenci mogą otrzymywać zaświadczenia Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego na paszporty zagraniczne za opłatą ulgową. Z powodu tych trudności wyjazd tej kategorji emigrantów do Palestyny od pewnego czasu ustał, obecnie zaś Centralny Sjonistyczny Wydział Palestyński, zajmujący się organizowaniem ruchu emigracyjnego z Polski do Palestyny, pragnąłby zasilić emigrację żydowską elementem wyszkolonym, posiadającym naukowe przygotowanie do zadań pionierskich w Palestynie, nabyte w przystosowanych do tych zadań zakładach naukowych tamtejszych.

Ponieważ w istocie chodzi tu o emigrantów, którzy, jako tacy, są traktowani przez ustawę immigracyjną palestyńską, Ministerstwo Opieki Społecznej prosi o wydanie zarządzenia, aby ta kategorja emigrantów po przedstawieniu zaświadczenia krajowych władz emigracyjnych na otrzymanie bezpłatnego (emigracyjnego) paszportu zagranicznego do Palestyny, mogła taki paszport bez przeszkód uzyskać.

(—) *Biesiekierski*
Nacz. Wydz.

33.

Pismo Nr. SS. 119/53/1.

z dnia 9 lutego 1933 r.

o zmniejszeniu wydatków gmin wiejskich na t. zw. „stójkę" albo „pocztę gminną".

Do

P. P. Wojewodów w Białymstoku, Kielcach, Lublinie, Łodzi, Nowogródku, Brześciu n. B., Warszawie, Wilnie i Łucku.

Dla umożliwienia wyjazdów służbowych w obrębie gmin do dyspozycji funkcjonarjuszów urzędów gminnych w gminach wiejskich utrzymywany jest środek lokomocji w postaci jedno czy parokonnego zaprzęgu, t. zw. „stójka" względnie w niektórych gminach na obszarze województw wschodnich — „poczta gminna".

Wynajmowanie tych środków lokomocji odbywa się przeważnie drogą przetargu in minus, a na pokrycie wydatków, z wynajmem związanych, gminy ściągają specjalną opłatę. Sposób ten jest kosztowny, na co wskazywałoby obliczenie, dokonane w jednym z powiatów, liczącym 19 gmin, gdzie w roku budżetowym 1930/31 wydano na cel powyższy 82.658 zł., co średnio na gminę wynosi około 4.350 zł. rocznie. W powiecie tym preliminowano na cel, o którym mowa 104.000 zł., ściągnięto zaś 109.000 zł., obarczając ludność gminy nieprodukcyjnym wydatkiem 26.342 zł.

Zwracając uwagę P. Wojewody na opisane wyżej zjawisko, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ze względów oszczędnościowych nadmienia, że w powyższym zakresie nastręczają się różne praktyczne rozwiązania zastąpienia obecnego systemu gotówkowego najmu koni systemami tańszemi, jak. np. wyznaczanie „stójki" w naturze w postaci konia z zaprzęgiem na jeden dzień w roku do dyspozycji gminy.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych prosi o przekazanie sprawy obniżenia dotychczasowych kosztów utrzymania przez gminy wiejskie środków lokomocji komisjom oszczędnościowym, przewidzianym w rozporządzeniu Prezydenta R. P. z dn. 21 października 1932 r. w sprawie obniżenia kosztów administracji komunalnej (Dz. U. R. P. Nr. 91, poz. 777), które w zależności od miejscowych warunków, miałyby za zadanie zaproponować jak najdalej idące oszczędności.

34.

Pismo Nr. GL. 85g—10.

z dnia 11 lutego 1933 r.

o preliminarzu budżetowym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych na okres od 1 kwietnia 1933 r. do 31 marca 1934 r.

Do

P. P. Wojewodów i Komisarza Rządu m. st. Warszawy.

Ukazała się nowa praca p. Antoniego Robaczewskiego, Naczelnika Wydziału w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, pod tytułem „Preliminarz Budżetowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych" na okres od 1 kwietnia 1933 r. do 31 marca 1934 r.

W nawiązaniu do poprzedniej pracy tegoż autora o Preliminarzu za 1932/33 r. (pismo Min. Spr. Wewn. do Panów z dn. 23 marca 1932 r. Nr. Pers. 1432/10) obecna praca podaje ogólną charakterystykę budżetu Ministerstwa na rok 1933/34 i zawiera w szczególności:

porównanie wydatków na rok 1933/34 z wydatkami w latach 1932/33, 1926/27,

politykę oszczędnościową Ministerstwa Spr. Wewętrznych,

projekt przepisów rachunkowo-kasowych.

projekt reorganizacji wydziałów i oddziałów budżetowo-rachunkowych i gospodarczych,

porównanie niektórych wydatków rzeczowo-administracyjnych we władzach naczelnych i im podległych,

porównanie etatu osobowego we władzach naczelnych i im podległych oraz zadania stowarzyszeń i związków urzędniczych wobec oszczędności.

Książka ta może zainteresować urzędy administracji spraw wewnętrznych, władze i urzędy policyjne, oraz władze i urzędy komunalne.

35.

Pismo Nr. AA. 5. a. 4.

z dnia 14 lutego 1933 r.

o niewpłacaniu przez przedsiębiorstwa widowiskowe opłat na rzecz Polskiego Czerwonego Krzyża do kas gminnych.

Do

P. P. Wojewodów (z wyjątkiem śląskiego) i P. Komisarza Rządu m. st. Warszawy.

Ustawa z dn. 28 stycznia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 111) wprowadziła w życie opłaty od publicznych zabaw, rozrywek i widowisk na rzecz Polskiego Czerwonego Krzyża, a rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Opieki Społecznej i Skarbu z dn. 4 maja 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 43, poz. 422), nałożyło obowiązek wykonania tejże ustawy na zarządy gminne oraz przepisało jednocześnie sposób pobierania

i przekazywania opłat. § 5 powyższego rozporządzenia postanawia, że do wymiaru, poboru i przymusowego ściągania opłaty na rzecz Polskiego Czerwonego Krzyża mają odpowiednie zastosowanie przepisy, dotyczące komunalnego podatku od publicznych zabaw, rozrywek i widowisk.

Zarząd Główny Polskiego Czerwonego Krzyża zwrócił się obecnie do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z zażaleniem, iż opłaty, o których wyżej mowa, nie są wpłacane w przepisanych terminach na rzecz stowarzyszenia. Zachodzą mianowicie coraz częściej wypadki, że przedsiębiorstwa widowiskowe, a w szczególności kina, nie wpłacają uiszczonych przez publiczność przepisanych opłat na rzecz P. C. K. do kas gminnych, w myśl postanowień ustępu 2 § 3 wyżej cytowanego rozporządzenia, ale zatrzymują na własny użytek w ten sposób wzrastające ze szkodą dla Pol. Czerw. Krzyża z dnia na dzień zaległości. Dla przykładu przytoczono, iż w jednem z miast wojewódzkich zaległości te do chwili obecnej wynoszą bez mała do 50.000 zł.

Stan taki, który w istocie swej stanowi bezprawne korzystanie z powierzonego swej pieczy cudzego mienia, uniemożliwia Polskiemu Czerwonemu Krzyżowi należyte wypełnianie jego zadań i nie może być nadal tolerowany. Do zaistnienia tego stanu przyczyniła się okoliczność, iż nie wszystkie zarządy gmin korzystają z uprawnień przepisu § 5 wyżej wymienionego rozporządzenia oraz z przepisu § 76 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 23 listopada 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 113, poz. 937) wydanego w porozumieniu z Ministrem Skarbu celem wykonania ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych.

W związku z powyższem zachcą Panowie wydać stosowne zarządzenia, aby zarządy gmin stosowały postanowienia § 76 rozporządzenia z dn. 23.XI.1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 113, poz. 937) także w stosunku do opłat od publicznych zabaw, rozrywek i widowisk na rzecz Polskiego Czerwonego Krzyża, t. j. aby od przedsiębiorcy zalegającego z opłatami, przy ponownem urządzaniu widowiska, żądały zabezpieczenia w postaci kaucji pieniężnej, albo uiszczenia zgóry przypadających opłat.

36.

Pismo Nr. AP. 106/58.

z dnia 14 lutego 1933 r.

w sprawie uchwały Sądu Najw. z dn. 14.I.1933 r. w związku z rozp. Prez. Rzplitej o amnestji.

Do

P. P. Wojewodów i Komisarza Rządu m. st. Warszawy.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych przesyła do wiadomości odpis uchwały Sądu Najwyższego z dn. 14.I. 1933 r., zawierającej wyjaśnienie niektórych przepisów rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 21.X.1932 r. o amnestji.

Niniejsze pismo okólne łączy się z okólnikiem z dn. 3.XI.1932 r. Nr. 139 o amnestji. (Dz. Urz. M. S. Wewn. Nr. 17, poz. 225).

II. Pr. 137/32.

UCHWAŁA

Sąd Najwyższy w Warszawie na posiedzeniu niejawnem Całej Izby Karnej dnia 14 stycznia 1933, w składzie:

Przewodniczący: Prezes S. N. J. Rymowski,

Sędziowie S. N.: K. Angerman, St. Giżycki, J. Jamontt, Br. Wisznicki, K. Berezowski, Dr. Wł. Sokalski, J. Dembiński, B. Korsak, St. Wyrobek, J. Bonisławski, Dr. St. Sliwiński, Dr. B. Krzyżanowski, St. Frycz, Dr. J. Rogalski, Wł. Kaczyński, Dr. M. Sokalski, K. Syromiatnikow, J. Songajłło, S. Walfisz (sprawozdawca), Wł. Mayer, J. Dworzak, K. Bzowski, R. Scholz, T. Krzysztoforski, K. Fleszyński, W. Hauryłkiewicz,
przy udziale Prokuratora Sądu Najwyższego Z. Piernikarskiego

i jako protokólanta asesora sądowego Stan. Rudnickiego,

rozpoznawał wniosek Ministra Sprawiedliwości z dnia 19 listopda 1932, L. I. U. 8448/32, zgłoszony na zasadzie art. 41 u .s. p., o wyjaśnienie niektórych przepisów o amnestji:

1. „Jakie przestępstwa skarbowe wyłączone są z pod amnestji na mocy art. 6 § 1 pkt. „c" rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 21 października 1932?"

2. „Czy pod pojęcie „władz administracyjnych" w rozumieniu art. 2 amnestji należy podciągać i władze komunalne, ewentualnie

3. „czy przestępstwo przewidziane w art. 62 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych odpowiada warunkom art. 6 § 1 pkt. „c" amnestji?"

i po wysłuchaniu wniosku Prokuratora uchwalił, co następuje:

1. Przez przestępstwa skarbowe rozumieć należy wszystkie czyny występne, polegające na uszczupleniu, nieuiszczeniu lub obejściu przepisów, zabezpieczających uiszczenie wszelkich świadczeń, przypadających na rzecz Skarbu lub związków terytorjalnych samorządowych z tytułu podatków, opłat celnych, danin, monopolów państwowych i opłat stemplowych, jak również na naruszeniu przepisów skarbowych o zakazie przywozu i wywozu.

2. Przestępstwami skarbowemi są zatem w systemie polskiego prawa skarbowego w szczególności wszystkie czyny występne, przewidziane w ustawie karnej skarbowej, w ustawach lub rozporządzeniach o opodatkowaniu cukru, sztucznych środków słodzących, wywozie zagranicę złota, podatku od olejów mineralnych, opłatach od kart do gry, podatku dochodowym, podatku przemysłowym, opłatach stemplowych, podatku od spadków i darowizn oraz podatku od kapitałów

i rent. Przestępstwa obłożone karą porządkową są również przestępstwami skarbowemi.

3. Poza wyjątkiem, przewidzianym w art. 3 § 1 p. b rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o amnestji z 21 października 1932 — wszystkie czyny występne, przewidziane w wyliczonych w punkcie drugim ustawach i rozporządzeniach są — z mocy art. 6 § 1 p. c — wyłączone z pod amnestji.

4. Pod pojęcie „władze administracyjne“ w rozumieniu art. 2 prawa o amnestji należy podciągnąć i władze komunalne.

5. Amnestja nie obejmuje przestępstwa, przewidzianego w art. 62 ustawy o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych z 11 sierpnia 1923 (poz. 747).

Uzasadnienie.

I. W myśl art. 6 § 1 pkt. „c“ rozporządzenia Prezydenta Rrzeczypospolitej o amnestji z dnia 21 października 1932 (poz. 782), amnestji nie stosuje się do przestępstw skarbowych, z wyjątkiem przestępstw, wymienionych w art. 3 § 1 pkt. „b“, a przewidzianych art. 57 i 58 u. k. s., z pewnemi zresztą ograniczeniami. Punkt ciężkości zagadnienia spoczywa zatem w pojęciu przestępstw skarbowych, nader często używanem w ustawodawstwie i orzecznictwie, a mimo to nieopracowanem dotychczas z dostateczną ścisłością i dającem powód do nieporozumień.

Dla zaspokojenia licznych potrzeb i wykonania skomplikowanych zadań, obciążających państwo (i inne związki publicznego prawa), niezbędnem jest mienie w postaci dóbr rzeczowych, rozporządzalnej siły roboczej, a przedewszystkiem kapitału. Planowe urządzenie publicznych instytucyj i stosowanie środków, mających na celu zorganizowanie i zarządzenie tem mieniem oraz ustalenie jego źródła — stanowi specyficzną cechę gospodarki skarbowej (skarbowości) opartej na budżecie. Ze swoistego charakteru skarbowości płynie możliwość zabezpieczenia niezbędnych wpływów przy pomocy środków, nieraz bardzo daleko idących, bo przyjmujących formę sankcyj karnych. Ogół tych sankcyj, umieszczonych w ustawach, poświęconych organizacji gospodarki skarbowej, mógłby być wyłączonym w postaci systemu swoistego prawa karnego skarbowego, gdyby nie stały na przeszkodzie pewne historyczne linje rozwoju tej dziedziny prawa, obciążającej licznemi naleciałościami policyjnej i administracyjno-fiskalnej natury, które zmuszają do węższego ujęcia poszukiwanego tu określenia, a to tem bardziej, że jesteśmy dopiero u zaczątków naukowego opracowania tej dziedziny i że rozwój jej daleki jest jeszcze od zakończenia. Decydującą rolę odgrywa tu rozróżnienie źródeł, z których państwo (i inne związki publicznego prawa np. komunalne) czerpie niezbędne dla sprostania swoim zadaniom dochody. Należy przedewszystkiem przeciwstawić dochody pobierane przez państwo tytułem przysługującej mu władzy, opartej na przymusie — tym dochodom, które nie mają wyłącznie charakteru publiczno-prawnego, lecz należą raczej do kategorji dochodów przemysłowych, a więc płynących z dóbr państwowych, domen, fabryk, zakładów, funduszów, środków komunikacji, transportu, przedsiębiorstw wydzielonych z ogólnej administracji i t. p. Drugiem decydującem przeciwstawieniem jest rozróżnianie opłat w szerokiem tego słowa znaczeniu od opłat, noszących charakter dochodów administracyjnych, stanowiących specjalny obowiązek uiszczania przez poszczególnych obywateli pewnych kwot przy sposobności wykonywania funkcyj administracyjnych. Jest to ta dziedzina gospodarki państwowej, w której za indywidualną opłatą państwo udziela bezpośredniego ekwiwalentu, podczas gdy przy opłatach w szerokiem tego słowa znaczeniu chodzi o przymusowe pokrycie wydatków, związanych z wykonaniem ogólnych zadań państwa (i innego związku publiczno-prawnego). Jeżeli, w myśl powyższych rozróżnień, wyeliminować oczywiście z punktu widzenia systematyki karnej działu majątku i przedsiębiorstw państwowych oraz dochodów administracyjnych (do których należą przykładowo opłaty sądowe, konsularne, paszportowe, rejestracyjne, manipulacyjne, statystyczne, koncesyjne, nadzorcze, miernicze, górnicze, szkolne, ubezpieczeniowe, przywozowe i t. p.), to pozostanie wielka dziedzina ceł, opłat wywozowych, podatków, danin i opłat stemplowych i monopolów skarbowych; ustawodawstwo, dotyczące tej najpoważniejszej części gospodarki skarbowej i regulujące pobieranie przymusowe dochodów, niezbędnych dla ogólnego funkcjonowania państwa, zawiera szereg norm, opatrzonych swoistą sankcją karną. Ogół tych przepisów karnych nosi nazwę karnego prawa skarbowego i z tem uzupełnieniem oraz w sensie powyżej przytoczonych wywodów uznać można za słuszne określenie, przyjęte w orzeczeniu Sądu Najwyższego 117 z 1929 r.

II. Pod względem prawnym, stany faktyczne czynów występnych, objętych dziedziną karnego prawa skarbowego, nie otrzymały jeszcze w piśmiennictwie naukowem jednolitej i ogólnie przyjętej charakterystyki. Najprawidłowsze jest rozróżnienie następujących czterech kategoryj, wyczerpujących—w ogólnych zarysach — właściwości prawne omawianej dziedziny: 1) defraudacja, t. j. nieuiszczenie przypadającego podatku lub opłaty, jako główny i zasadniczy typ przestępstwa skarbowego, bezpośrednio skierowanego na konkretny dochód, należny Skarbowi. Bliższe ujęcie tego typu zawierają motywy postanowienia Sądu Najwyższego w składzie siedmiu sędziów Nr. 7 z 1932 r. w związku z pojęciem uszczuplenia dochodu skarbowego, przyjętem w tekście ustawy karnej skarbowej z 2 sierpnia 1926 r. Defraudacja obejmuje wszelkie czyny, zmierzające ku ukróceniu lub nieuiszczeniu należnej opłaty lub podatku, jak również wykorzystanie przedmiotów zwolnionych od podatku dla celów z tem zwolnieniem niepołączonych; 2) narażenie interesu skarbowego na niebezpieczeństwo pośrednio przez działanie skierowane przeciwko przepisom, mającym na celu ochronę i zabezpieczenie tego interesu; 3) specjalnie przy defraudacji celnej wwóz, wywóz i przewóz przedmio-

tów wbrew zakazowi (kontrabanda, przemyt i 4) t. zw. wykroczenie przeciwko kontroli, odpowiadające temu, co w systemie u. k. s. z 18 marca 1932 r. nosi nazwę przestępstw, obłożonych karą porządkową, a dotyczących obejścia formalnych przepisów, ustanowionych dla porządku i kontroli przy ściąganiu i pobieraniu należnych Skarbowi podatków i opłat.

III. Kierując się tak ustalonemi ekonomicznemi i prawnemi cechami przestępstwa skarbowego, stwierdzić można, iż z przestępstwem skarbowem w rozumieniu obowiązującego ustawodawstwa mamy do czynienia wszędzie tam, gdzie odnośna ustawa dotyczy wymienionych powyżej źródeł dochodu skarbowego, a stan faktyczny odnośnego przepisu karnego mieści się w jednej z czterech powyżej wyliczonych kategoryj. Niektóre specyficzne właściwości skarbowego prawa wiążą się z ustaleniem stanów faktycznych lub ze sposobem określenia sankcyj, nie ma to jednak znaczenia dla zasadniczego ujęcia istoty tych przestępstw. W świetle takiego kryterjum do przestępstw skarbowych zaliczyć należy: 1) wszystkie czyny występne, przewidziane w ustawie karnej skarbowej z 18 marca 1932 r.; 2) wszystkie czyny występne, przewidziane w rozporządzeniach i ustawach odwołujących się do zasad ustawy karnej skarbowej, a wymienionych w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z 23 sierpnia 1932 r. (poz. 657), o stosowaniu przepisów u. k. s. do przestępstw skarbowych, zawartych w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z 13 września 1927 r. (poz. 700) o opodatkowaniu cukru, w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z 7 października 1927 r. o sztucznych środkach słodzących (poz. 797), w rozp. Prez. Rzeczypospolitej z 7 marca 1928 r. (poz. 252) o podatku od olejów mineralnych, w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z 15 lutego 1928 r. (poz. 156) w sprawie wywozu zagranicę złota i w ustawie z 18 marca 1931 r. (poz. 171) o opłacie od kart do gry; 3) wszystkie czyny występne, przewidziane w ustawie o państwowym podatku przemysłowym (poz. 102 z 1932 r.); 4) wszystkie czyny występne, przewidziane w ustawie o podatku dochodowym (poz. 411 z 1925 r.); 5) wszystkie czyny występne, przewidziane w ustawie o opłatach stemplowych (poz. 413 z 1932); 6) czyny występne, przewidziane w art. 21 i 22 ustawy z 29 maja 1920 o opodatkowaniu spadków i darowizn (poz. 299); 7) czyny występne, przewidziane w art. 42—44 ustawy z 16 lipca 1920 o podatku od kapitałów i rent (poz. 517), zresztą częściowo zawieszonej z mocy ustawy z 1 lutego 1930 (poz. 67).

Wyliczenie powyższe, oczywiście nie powinno być uważane za wyczerpujące całą odnośną materję i nie jest wyłączone zetknięcie się z przepisem karnym, mieszczącym się w jednej z wyliczonych czterech kategoryj ,a dotyczącym sfery wchodzących w grę dochodów skarbowych.

IV. Przytoczony pogląd na istotę przestępstw skarbowych prowadzi do trzech zasadniczych i dla omawianych zagadnień decydujących wniosków.

1) Niesłuszny jest pogląd, jakoby w systemie polskiego ustawodawstwa za przestępstwa skarbowe uchodzić miały tylko te, które zawarte zostały w ustawie karnej skarbowej (por. wyrok N. T. A. z 22 marca 1932 Orzecznictwo Sądów Najwyższych z 3. N. 80). Sprzeciwiają się temu poglądowi nietylko względy formalne, a przedewszystkiem ta okoliczność, że szereg ustaw i rozporządzeń wprost odwołują się do zasad u. k. s., ale również i materjalne, zarówno ekonomiczne, jak i prawne kryterja, których zastosowanie wykazuje z oczywistością skarbowy charakter przestępstw w szeregu ustaw, niczem z u. k. s. niezwiązanych. Przyjęcie powyższego poglądu uniemożliwia zasadniczo jakąkolwiek charakterystykę prawną czynów występnych, przewidzianych np. w ustawach o podatku dochodowym lub przemysłowym i zawiesza je jak gdyby w powietrzu, bez żadnego związku z systemem ustawodawczym.

2) Niesłuszny jest pogląd, jakoby wielokrotność sankcji karnej stanowiła podstawę do zaliczenia danego przestępstwa do kategorji skarbowych i służyła za jedyne kryterjum odróżnienia tych przestępstw od innych nieskarbowych. Nie zna jednak takiego rozróżnienia podstawowy art. 10 u. k. s. Wielokrotność bywa nader rozmaita, ulega bowiem mnożeniu nieuiszczona należność, niesłusznie otrzymana lub żądana kwota, wartość przedmiotu, różnica cen i t. p. Nader często, poza karami porządkowemi, sankcja ustala minimum i maximum kary pieniężnej, niezależnie od jakichkolwiek wielokrotności, w wypadkach, mających niewątpliwie charakter przestępstwa skarbowego. Wystarczy przeanalizować stany faktyczne, zawarte w art. 49 § 2, 68, 70, 78, § 4, 80, 106 i wiele innych u. k. s. Przyjęcie wielokrotności, jako zasadniczego kryterjum, stawiałoby pod znakiem zapytania charakter skarbowy nietylko wyliczonych przed chwilą przykładowo przestępstw, ale i tych, gdzie względna sankcja pieniężna bez wielokrotności jest skombinowana z karą pozbawienia wolności. Wielokrotność kary jest zewnętrzną cechą w szeregu najpoważniejszych przestępstw skarbowych, tych mianowicie, gdzie defraudacja podatkowa (uszczuplenie interesów skarbu) lub niebezpieczeństwo defraudacji daje się ująć w formie określonej straty lub sprowadzić do określonego substratu materjalnego. Kara pieniężna jest zasadniczą karą przy zwalczaniu przestępstw skarbowych i dlatego ustawodawca widzi w niej jeden z najbardziej wydatnych i łatwych probierzy dla ustalenia jej wysokości. Wielokrotność jest raczej przejawem polityki kryminalnej w zastosowaniu do przestępstw skarbowych, ale w żadnym razie nie jest zasadniczą i wyróżniającą je cechą, poza wielokrotnością bowiem leży cały szereg czynów niewątpliwie mających charakter przestępstw skarbowych. Wreszcie zaznaczyć należy, że wielokrotność sankcji spotyka się w ustawach do dziedziny skarbowych nienależących, np. w rozp. Prezydenta R. P. z 24 czerwca 1927 (poz. 504) o zagospodarowaniu lasów, nie stanowiących własności państwa (Zb. 176/31). 3) Niesłuszny jest pogląd, według którego czyny występne, zagrożone karą pieniężną porządko-

wą, lub w postaci cyfrowo określonej kwoty — nie mają charakteru przestępstwa skarbowego (por. S. N. Zb. 38 z 1929). Przeciwstawienie przestępstw skarbowych, porządkowych — przestępstwom skarbowym nieporządkowym — jest zasadne i wypływa z zaliczenia do grupy karnego prawa skarbowego powyżej oznaczonej kategorji czwartej, t. j. czynów, przeciwdziałających przepisom o kontroli ścigania opłat i podatków. Rozróżnianie to ma znaczenie praktyczne przez wzgląd chociażby na przepisy art. 8 i 40 u. k. s. Rozróżnianie to zresztą ściśle przeprowadzone jest tylko w u. k. s. przy pomocy specjalnej terminologji, natomiast poza obrębem u. k .s. sankcje w kwotach pieniężnych nierzadko dotyczą stanów faktycznych, bynajmniej nieporządkowych i stosowanie kryterjów materjalnych — do czasu ujednostajnienia terminologji— jest tu niezbędne. Rozróżnianie to jednak, o którem mowa, jest wyłącznie wewnętrznym podziałem w granicach prawa karnego skarbowego i przeciwstawienie przestępstw skarbowych, jako całości — przestępstwom porządkowym, jako nieskarbowym, nie ma żadnego oparcia logicznego ani prawnego. Do sfery prawa karnego skarbowego należą nie tylko te czyny, które godzą bezpośrednio w podatkowe lub celne uprawnienia Skarbu, nie tylko te, które to uprawnienie narażają na niebezpieczeństwa ograniczenia lub zupełnego pozbawienia — i przepis np. art. 96 ustawy o podatku przemysłowym wskazuje, jak daleko, obok ogólnych przepisów kodeksowych, idzie tu specjalna ochrona ze strony ustawodawcy — ale również te czyny, których istota sprowadza się do niewykonania lub obejścia drobnych nieraz postanowień, mających na celu normalny wymiar wysokości opłat i podatków z zachowaniem niezbędnych po temu formalności. Te ostatnie czyny są z punktu widzenia prawidłowej systematyki też przestępstwami skarbowemi, leżą też w ich dziedzinie, a nie poza niemi.

V. Jeżeli więc przepisy, zawierające postanowienia o przestępstwach skarbowych, znajdują się nietylko w ustawie karnej skarbowej i jeżeli wielokrotność sankcji nie jest wystarczającem kryterjum dla odróżnienia przestępstw skarbowych od czynów, niemających tego charakteru, to odpadają wszelkie formalne sposoby ustalenia, co to jest przestępstwo skarbowe i materjalne określenie, wyłuszczone powyżej, a wyjaśniające ekonomiczną sferę zastosowania oraz prawne cechy charakterystyczne — staje się jedynym środkiem wyodrębnienia przestępstw skarbowych. Dla celów praktycznych odpowiedzi na pytanie, kiedy ma miejsce przestępstwo skarbowe, należy udzielić w postaci wyliczania odnośnych ustaw, zawierających przepisy, odpowiadające przyjętym określeniom. Gdy zaś odrzuci się jako bezzasadne, wyodrębnienie przestępstw porządkowych, to wtedy odpowiedź na pierwsze pytanie, zawarte w piśmie Ministra Sprawiedliwości, sprowadza się do tego, **że wszystkie przestępstwa skarbowe** (zawarte w wyliczonych ustawach) są wyłączone z pod amnestji z mocy art. 6 § 1 p. c. prawa o amnestji.

VI. W znaczeniu negatywnem przez samorząd rozumie się administrację publiczną, sprawowaną nie przez państwo; samorząd jest formą decentralizacji administracji i jako administracja publiczna musi mieć oczywiście cechy tej administracji. Działalność władz samorządowych powszechnych, t. j. komunalnych, miejskich i wiejskich (powszechnych, w odróżnieniu od samorządów gospodarczych, wyznaniowych i narodowościowych) jest działalnością uzupełniającą administracyjną działalność państwa o zakresie jego zadań i celów społeczno politycznych. Oparta na terytorjalnej podstawie, zaopatrzona przez państwo w prawo korzystania z przymusu, władza komunalna jest publiczno-prawnym związkiem, stojącym między państwem a jednostką. Jest więc władza komunalna władzą administracyjną. Skoro przepis art. 2 rozporządzenia o amnestji mówi ogólnie o władzach administracyjnych, nie wyłączając żadnej z nich, należy przyjąć, że ma niewątpliwie na myśli także władze komunalne (lege non distinguente ne distinguatur), tem bardziej, że chodzi o orzeczenia karne tych władz, a więc o sprawy, w których Państwo zleciło częściowo wykonywanie swej władzy karania władzom komunalnym. Wynika to też z faktu, że nie istnieje ustawowo żadna różnica między orzeczeniami władz komunalnych, a innych władz administracyjnych w kwestji kierowania ich na żądanie strony na drogę postępowania sądowego, wreszcie z porównania art. 126 i 131 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie przemysłowem (poz. 468/27 Dz. Ust.) okazuje się, że ustawa ta zalicza wyraźnie władze komunalne do władz administracyjnych. Odmienne stanowisko prowadziłoby do takiej paradoksalnej i nielogicznej sytuacji prawnej, że takie same przestępstwa ulegałyby lub też nie ulegałyby amnestji w zależności od tego, czy strona odwołała się od orzeczenia karnego władzy komunalnej do drogi sądowej, a nawet od tego, w jakiej miejscowości Polski przestępstwo zostało popełnione, skoro według art. 131 rozporządzenia o prawie przemysłowem w Warszawie i innych sześciu miastach orzekają o przestępstwach z tej ustawy władze komunalne, w pozostałych zaś miejscowościach władze administracji ogólnej.

VII. Podobnie, jak nie istnieje jakościowa różnica między działalnością administracyjną Państwa, a działalnością samorządów, tak również nie zachodzi różnica zasadnicza między skarbowością państwową, a skarbowością związków publiczno-prawnych, t. j. samorządów. Współczesna nauka o skarbowości i finansach przenosi teoretyczne zasady, dotyczące skarbowości państwowej, do dziedziny skarbowości komunalnej, jako opartej w równej mierze na planowo zakreślonej, opracowanej w postaci budżetu i pod nadzorem państwa pozostającej gospodarki, zmierzającej do zaspokojenia ogólnych potrzeb w specjalnym zakresie. Wyrazem tego stanu rzeczy jest rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 17 czerwca 1924 (poz. 522) o obowiązku i sposobie pokrywania wydatków przez związki komu

nalne oraz ustawa z 11 sierpnia 1923 o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych (poz. 747), określająca pod nazwą danin komunalnych rodzaje i charakter samoistnych podatków komunalnych oraz dodatków komunalnych do podatków państwowych. Jest to organizacja tej samej skarbowości, co i skarbowość Państwa, tylko organizacja specjalna o ograniczonych celach i zadaniach. Skoro zatem prawo o amnestji w art. 6 p. 1 l. c. mówi o wyłączeniu z pod amnestji przestępstw skarbowych, nie rozróżniając w tej dziedzinie żadnych kategorji, a w szczególności nie ograniczając ustanowionego wyjątku jedynie do dziedziny przestępstw na szkodę skarbowości Państwa, to w braku ustawowego rozróżnienia przyjąć należy, że ustawodawca miał na względzie całą dziedzinę skarbowości, o ile stanowi ona przedmiot ochrony karnej w ustanowionym tu sensie, że zgodnie z rozwojem prawnym tej sfery zjawisk i naukowem jej ujęciem nie przeciwstawiła gospodarki komunalnej gospodarce państwowej, jako toto genere odrębnej dziedziny. Stąd wniosek, że wyłączeniu z pod amnestji ulegają również czyny występne, skierowane przeciwko skarbowości komunalnej, a więc i przestępstwa, przewidziane w art. 62 ustawy z 11 sierpnia 1923 (poz. 747).

Na oryginale właściwe podpisy.

Drukarnia Policyjna, Warszawa. Trębacka 11.